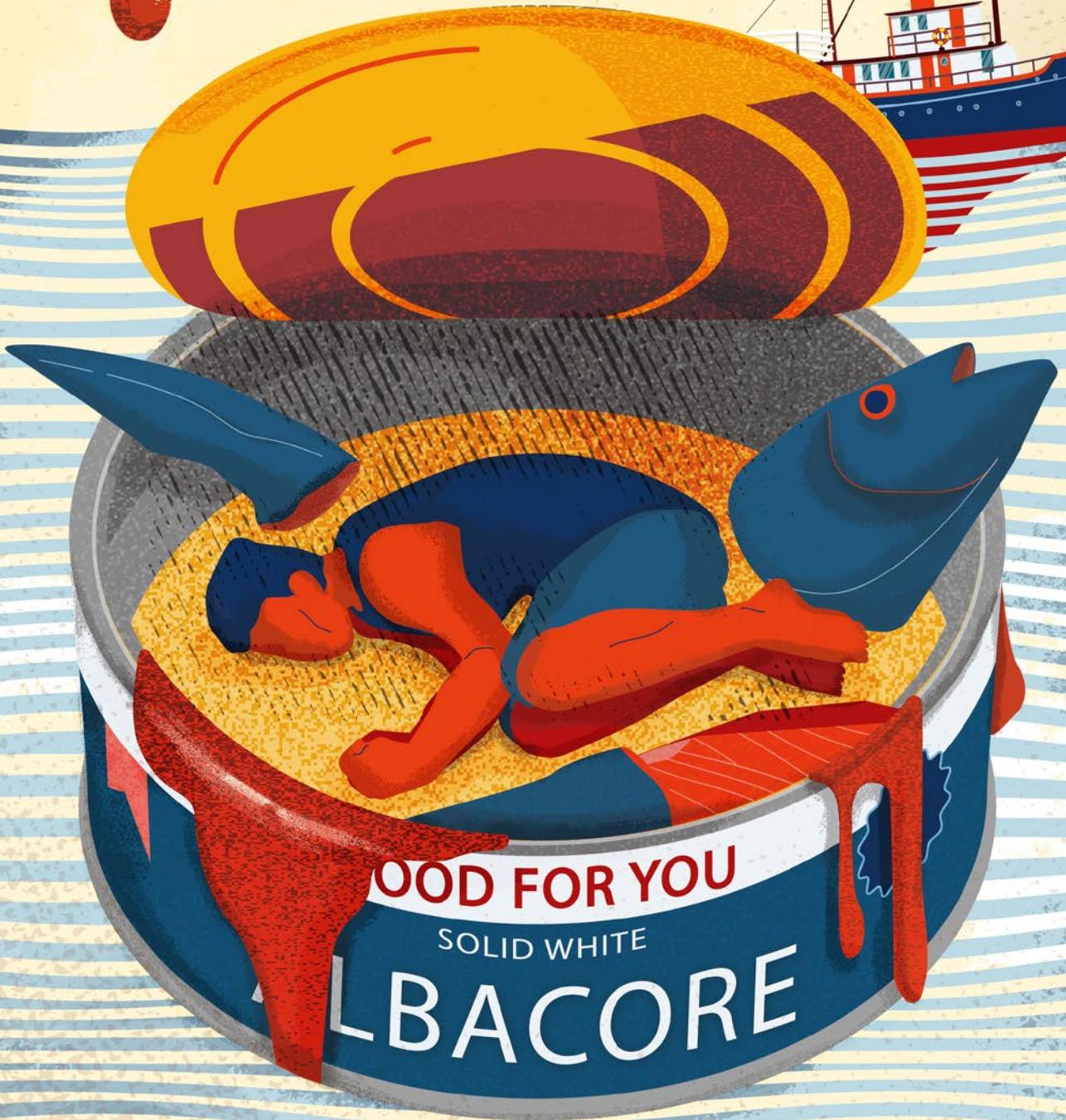


# 黑腥企業



鮭魚罐頭的騙局

GREENPEACE

綠色和平東亞分部 臺北辦公室 2022 年 9 月出版  
10045 臺北市中正區重慶南路一段 109 號

綠色和平是一個全球性的環保組織，致力以實際行動推動積極改變，保護地球環境與世界和平。我們在全球超過 55 個國家、設有 26 間全國或區域辦公室。為維持公正性和獨立性，綠色和平不接受任何政府、企業或政治團體的資助，只接受民眾和獨立基金會的直接捐款。

本報告為綠色和平東亞分部臺北辦公室，亦即財團法人綠色和平基金會（以下簡稱「綠色和平」）於環保公益工作中形成的資料。閱讀本報告即表示您已閱讀、理解並接受下列著作權和免責聲明條款的約束。

#### 著作權聲明：

本報告由綠色和平發佈，綠色和平是本報告的唯一合法著作權所有人。

#### 免責聲明：

1. 本報告有中文、英文兩個版本，如有內容差異，以英文報告「Fake My Catch: the unreliable traceability in our tuna cans」為準。
2. 本報告僅作為環保公益和資訊分享目的使用，不作為私人營利及任何協力廠商的投資或決策的參考，綠色和平亦不承擔因此而引發的相關責任。
3. 本報告為綠色和平於研究期間內基於各種公開訊息獨立調查研究產出的成果。綠色和平不對報告中所涉及資訊的及時性、準確性和完整性作擔保。

如有任何問題或建議，  
請聯繫 [inquiry.tw@greenpeace.org](mailto:inquiry.tw@greenpeace.org)  
更多資訊 [www.greenpeace.org/taiwan](http://www.greenpeace.org/taiwan)

綠色和平船艦航行於西太平洋。  
© Greenpeace / Natalie Behring

# 目錄

摘要	03
引言	05
臺灣的豐群水產在美國市場佔有一席之地	07
豐群水產的影響力從漁船到餐盤	09
大黃蜂網站充斥不實與誤導民眾的資訊	09
分析一、大黃蜂提供的漁船作業漁區資訊與臺灣漁業署公布的資訊不一致	
分析二、大黃蜂供貨漁船出現在 IUU 名單	
分析三、大黃蜂供貨漁船疑似涉及 IUU	
分析四、血汗海鮮已透過大黃蜂進入美國市場	
分析五、尚有其他大黃蜂供貨漁船疑似涉及強迫勞動	
豐群水產與大黃蜂未能落實其永續及人權政策	19
臺灣遠洋產業中的強迫勞動與 IUU	20
案例分析	20
案例一、得展 116 號 (DE CHAN NO.116)	21
疑似違反法規與企業政策的鯊魚漁獲處理方式	
IUU 與漁船間海上轉載的證據	
疑似強迫勞動與 IUU 的漁獲進入美國市場	
案例二、新吉旺 6 號 (SHIN JYI WANG NO.6)	24
漁工稱工作與生活條件極度苛刻	
AIS 航行軌跡顯示漁船作業時數極長	
漁工描述離開漁船的渴望	
強迫勞動指標：資方濫用漁工弱勢處境	
案例三、今穩 99 號 (JIN WEN NO.99)	27
船上的漁工死亡事件	
漁工回憶船長毆打與持刀威脅	
漁工遭遇突顯出漁業剝削本質	29
扣留身份證件與薪資仍是漁工描述常見的限制手段	
結論與建議	33
附錄一、漁工代號與對應的漁船名稱	35
附錄二、大黃蜂供貨漁船違反《遠洋漁業條例》名單	36
附錄三、得展 116 號與得展 26 號會船事件	37
附錄四、漁工訪談中遭遇符合強迫勞動指標的內容	38
註釋	41



臺灣高雄港口一隅。© Greenpeace

## 摘要

美國知名鮭魚罐頭品牌「大黃蜂」(Bumble Bee) 與其母公司臺灣的「豐群水產」在全球鮭魚產業中佔有重要的一席之地：2020 年，臺灣「豐群水產」併購了美國的「大黃蜂」罐頭，並登上媒體版面。在美國有九成的消費者熟知大黃蜂品牌<sup>1</sup>，而豐群水產則是世界前三大鮭魚貿易商，因此肩負著海洋健康、供應鏈中勞工權益保障，以及消費者權益的責任。儘管這兩間企業在其供應鏈管理中都制定了永續與企業社會責任相關的政策，但是根據綠色和平調查結果顯示，大黃蜂與豐群在供應鏈中的實際作為與其政策並不相符，且未能承擔起應負的社會責任。

大黃蜂的「Trace My Catch (追蹤漁獲)」工具提供消費者查詢鮭魚罐頭產地與來源，以透過

消費行為促進永續發展。但是這次調查綠色和平調查結果發現 Trace My Catch 所提供的資訊不僅不充分，而且還有錯誤資訊。大黃蜂所購買的漁獲來源包含疑似涉及非法漁業 (illegal, unreported and unregulated, 以下簡稱 IUU)、強迫勞動，甚至是人口販運的漁船。也就是說，大黃蜂未能遵守對環境與人權的承諾與責任，在消費者不知情的情況下，還在美國販售血汗海鮮。

綠色和平利用 73 個大黃蜂產品代碼在 Trace My Catch 網頁上蒐集並分析其提供的供應鏈資訊<sup>2</sup>，取得 290 艘漁船資料，其中臺灣籍漁船有 119 艘，臺灣權宜船有 22 艘，顯示大黃蜂的供貨漁船接近半數為臺灣相關漁船。分析發現，Trace My Catch 提供的資訊抵觸了臺灣漁業署的核准漁撈作業資訊，透

過第三方資訊，即漁船自動辨識系統 (Automatic Identification System, 簡稱 AIS)，進一步分析證實大黃蜂提供的產地資訊共有 28 艘臺灣籍漁船不實，另有 13 艘臺灣籍漁船曾有 IUU 紀錄。

根據來自六艘臺灣籍大黃蜂供貨漁船上的九位漁工訪談內容，這些漁工稱其經歷或觀察都符合至少一項國際勞工組織 (International Labor Organization, 簡稱 ILO) 所認定的「強迫勞動指標」<sup>3</sup>，其中六位漁工稱其經歷或觀察到四個以上的指標。所有漁工都稱經歷「超時工作」與「扣留身份證件」，亦有七位漁工稱遭到「扣發薪資」。

綠色和平在 2022 年 4 月 12 日於美國維吉尼亞州的連鎖超市 Harris Teeter，所收集到的大黃蜂鮭魚罐頭，經查詢得知其供貨漁船為臺灣權宜船「大旺號」，該船在 2022 年 1 月就已經被美國海關暨邊境保護局確認有強迫勞動的情況<sup>4</sup>。臺灣高雄地檢署也在同年 4 月 20 日針對該船的船長、大副等九人，以違反人口販運防制法等罪起訴。

然而，Trace My Catch 網站顯示，大旺號提供漁獲給大黃蜂的航次，正是 2019 年船上發生漁工遭到毆打和死亡的時間點，這表示沾染暴力與血腥的海鮮仍在事隔近三年後進入了美國市場。

透過訪談漁工與 AIS 數據分析，綠色和平發現另一艘臺灣籍漁船「得展 116 號」，疑似涉及 IUU，包含違反籍不離身政策、非法海上轉載等。而這些疑似 IUU 的行為，根據 Trace My Catch，也發生在該船供應漁獲給大黃蜂的航次之中。

綠色和平敦促大黃蜂與豐群水產立即採取以下行動：向受害漁工、零售商與消費者發布道歉聲明；全面下架涉及 IUU 與強迫勞動的產品，並終止與涉及 IUU 與強迫勞動的漁船合作；公布完整供貨漁船名單；成立獨立調查委員會調查 Trace My Catch 的漏洞。大黃蜂與豐群水產應該正視並積極處理其供應鏈中的永續性、合法性、人權等議題。

# 引言

海洋是生命的重要支柱，地球上 97 % 的水資源來自海洋，99 % 的棲地也在海洋中<sup>5</sup>。海洋不僅是人類的糧食與經濟來源，也擁有固碳、產製氧氣等穩定生態的功能。然而，我們的海洋正面臨各式各樣的威脅，從氣候變遷、海水暖化與酸化、塑膠污染到過度捕撈，海洋資源持續遭到破壞與掠奪。全球有超過三十億人口仰賴海洋維生，但自 1990 年代以來，全球漁獲量卻是逐漸下滑<sup>6</sup>，目前已有超過三分之一的魚群呈現過度捕撈 (overfished)<sup>7</sup>。當一個魚群達到過度捕撈，代表這個魚群被破壞的程度已超出其能安全繁衍後代的極限<sup>8</sup>，令漁業資源與生態系統面臨風險。

研究指出，魚群數量的減少是漁業中強迫勞動現象的動力。一份由美國國家海洋暨大氣總署 (United States National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA) 的報告將「仰賴遠洋漁業」視為增加漁業中人口販運與強迫勞動風險的因子之一<sup>9</sup>。由於魚群數量下滑，漁船航行到更遙遠的海域尋求能獲利的漁場，而這些遠洋漁船本質上易發生孤立漁工的狀況，僅給予漁工非常有限的管道向外舉報遭剝削的狀況，也難有得以逃離剝削處境的機會。近年來，許多報告與研究普遍指出遠洋漁業中的強迫勞動問題<sup>10,11,12,13</sup>。

漁業資源的枯竭，不可避免衝擊到第一線漁民的生計，包含在遠洋漁船上工作的漁工，最終波及全球消費市場。

儘管鮪魚罐頭的製程漫長，從捕撈漁獲、加工到

販售，但這不應該阻止企業透明化其供應鏈的責任。若缺少透明度，消費者很難知道這個罐頭有沒有永續？這艘漁船有沒有涉及 IUU？漁船上的漁工，有沒有遭到惡劣或不公平的待遇？如果無法追溯產品的製程，消費者要透過一己之力，協助遏止海洋資源的耗盡與支持水產供應鏈建立安全與平等的工作環境，幾乎是不可能的事。

幸而此議題逐漸獲得國際關注，供應鏈透明化 (Supply chain transparency) 指的是企業必須要知道它的供應鏈上游發生了什麼事，並且同時對內、對外溝通這些訊息。《哈佛商業評論》寫道，供應鏈透明化的概念逐漸受到各類企業的重視，主要的原因之一，是來自消費者的要求<sup>14</sup>；美國麻省理工史隆管理學院的一項研究也支持這樣的論點，他們指出，消費者願意多花費 2 % 至 10 % 的金額，來購買供應鏈透明程度較高企業的產品<sup>15</sup>。

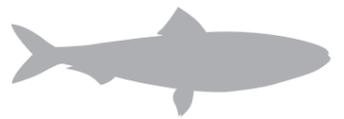
供應鏈的可追溯性 (traceability) 是透明化的前提之一，也就是說，企業首先要瞭解產品從原料到成品的完整路徑。有許多消費者支持水產品供應鏈的可追溯性，一份 2022 年的民調指出，近四分之三的美國消費者支持水產供應鏈的可追溯性<sup>16</sup>。在政府方面，目前全球主要的漁業進口市場歐盟、美國與日本，都已針對漁獲的溯源建立法律制度，旨在透過市場力量，提升全球漁獲的溯源管理，打擊 IUU。2010 年，歐盟率先實施漁獲證明制度，要求進口漁獲的可追溯性<sup>17</sup>；2016 年，美國啟動水產品進口監控管理計畫 (Seafood Import Monitoring Program, SIMP)，並於 2018 年正式納管 13



個特定物種的進口<sup>18</sup>；2020 年，日本通過《特定水產動植物內銷與進口管理法》，針對國際上有 IUU 風險的魚類，要求附上漁獲證明<sup>19</sup>。

此外，各國政府也開始針對供應鏈中的強迫勞動，提出法律制度的解決方案，例如英國與澳洲分別於 2015 年與 2018 年通過了《現代奴役法案》<sup>20,21</sup>，要求符合資格的企業必須揭露其在供應鏈中消除奴役和人口販運的努力；美國《關稅法》<sup>22</sup> 則是明定，美國不得進口由強迫勞動或童工生產的產品。

綠色和平深信，過度捕撈、IUU 與海上強迫勞動的問題彼此相連，必須同時針對這些才能解決問題。多數人會在知情的情況下選擇避免購買有過度捕撈狀況，或是透過非法行為、涉及剝削漁



工而來的水產品，然而，當消費者沒有足夠的資訊，根本無法發揮選擇的力量。當水產供應鏈更加透明，資訊更加完整、正確且容易取得，品牌商、零售商與消費者都能扮演更積極角色，合力建立一個更為永續、合法且公平的漁業。

這份報告檢視了臺灣水產品貿易商豐群水產，及其於 2020 年收購的美國鮪魚罐頭品牌大黃蜂的供應鏈。臺灣是全球遠洋漁業強權之一，作為全球前三大鮪魚貿易商，豐群水產與大黃蜂對於全球水產業擁有極大的影響力，然而，綠色和平的調查發現其供應鏈中有疑似涉及 IUU 與強迫勞動的情況，而這樣的產品很有可能透過資訊不透明、監管不確實與無法有效追溯的供應鏈，流入美國市場。



## 研究方法

本報告結果以兩種研究方法取得，一是供應鏈調查，二是漁工訪談。

前者的供應鏈調查是透過大黃蜂罐頭產品所提供的代碼，從 Trace My Catch<sup>23</sup> 系統取得供應鏈資訊，進一步核實其中臺灣籍或臺灣人投資境外漁船是否有 IUU 或強迫勞動。所有的大黃蜂罐頭代碼都是從美國的零售商 (例如：商店或超市) 取得。

綠色和平也透過實際深入訪談漁工，取得在 2019 年至 2021 年於臺灣相關漁船上工作的漁工證詞<sup>24</sup>，並根據訪談內容與漁工契約等文件，核對漁船上是否有任何情況符合提出的「強迫勞動指標」內容 (ILO 制定勞動標準並致力於提昇勞工權益，指標代表著可能存在強迫勞動的內容，定義與符合指標的內容如附錄四所示)，以及是否違反臺灣漁業管理及漁工權益相關法規。所有的漁工個人資訊去識別化以保護當事人，訪談中的漁工姓名將以代號指稱。(詳細漁工代號如附錄一所示)

另外，綠色和平也以漁船的 AIS<sup>26</sup> 軌跡分析，從而檢驗漁工證詞中的勞動時數以及疑似非法海上轉載 (漁船之間的漁獲轉載) 情況。

# 臺灣的豐群水產 在美國市場佔有一席之地

2020 年營業額 (turnover) 估計：

## 26億美元

- 2019 年營業額 17 億美元，是全球水產企業排名前 10 名中，唯一在 2019 年至 2020 年間營業額成長率超過 10% 的企業。
- 臺灣遠洋漁業 2020 年產值約為 8.6 億美元。

全球  
**超過 30 個據點**

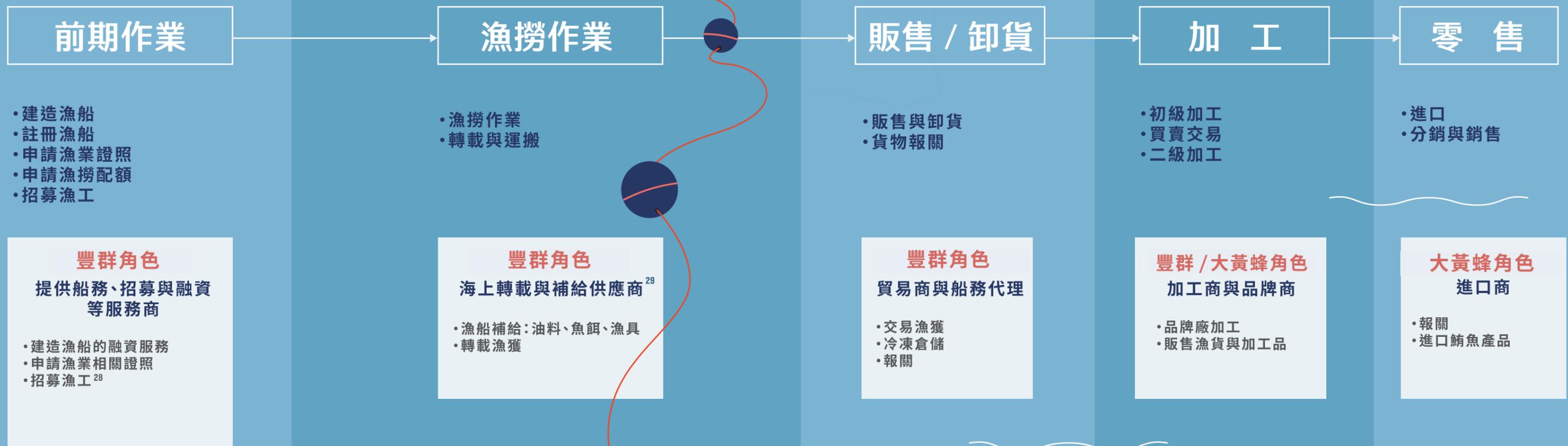
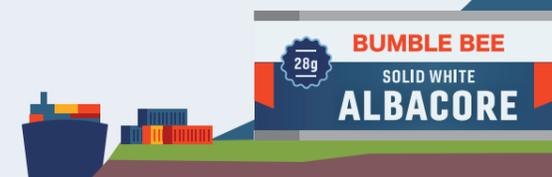
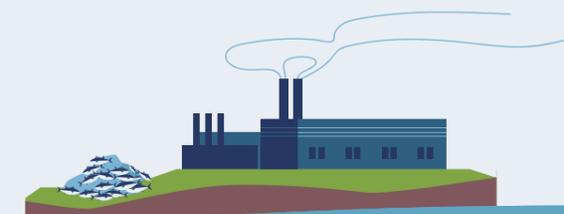
包含泰國曼谷、斐濟蘇瓦、賽席爾馬埃等世界重要水產交易地點。

世界排名第 **9** 大的水產公司

約 **850-900**

艘臺灣漁船供貨<sup>27</sup>

## 全球前 3 大 鮪魚貿易商



(資料來源：豐群水產官網、ImportGenius、Undercurrent)

## 豐群水產的影響力從漁船到餐盤

美國鮪魚品牌大黃蜂在 2020 年被豐群收購前，是該國排名最大的鮪魚罐頭品牌<sup>30</sup>，雖然主要消費市場是美國，但在加拿大也能買到大黃蜂的產品。此外，大黃蜂底下尚有其他品牌，包含 Clover Leaf、Snow's Beach Cliff、Brunswick 與 Anova。總公司位於臺灣高雄的豐群水產，是全球前三大的鮪魚貿易商<sup>31</sup>，其本身並不擁有任何漁船，而是向許多漁船採購漁獲。除了交易漁獲之外，豐群水產也提供購買或建造漁船的融資、證照與配額的取得、漁工的招募、包括燃料、魚餌等補給物的獲取，與轉載漁獲的安排。豐群交易後的漁獲送至加工廠製成初級加工品魚排，或是進一步成為最終產品鮪魚罐頭，這之間的運輸、貿易與報關等等都可見豐群水產的影子。

然而，豐群水產的主要市場並不在臺灣，而是遍及美國、日本與歐洲。自從 2020 年收購大黃蜂後，豐群水產已整合整個鮪魚產業供應鏈中上

游至下游的大部分業務，與美國市場的聯繫更加緊密，世界排名也從 2019 年的第 15 大水產企業上升至 2020 年的第 9 大水產企業，其年營業額估計高達 26 億美元<sup>32</sup>，高達同年度臺灣遠洋漁業總產值 8.6 億美元<sup>33</sup> 的三倍。

近年來，消費者的環境意識提高，為了提昇競爭力，水產企業逐步重視產品追溯性，而大黃蜂在 2015 年開始提供線上產品追溯工具給消費者，稱為「Trace My Catch」<sup>34</sup>，消費者可以在這個網站上輸入鮪魚產品代碼，獲得該產品的部分供應鏈資訊。

然而，儘管該網站提供了某種程度上的透明度，消費者獲取的產品資訊仍有限，必須仰賴企業揭露的正確性，若企業刻意隱瞞或是未盡調查，即便有這套「可追溯性」的工具，消費者仍可能在不知情的狀況下，購買到涉及非法與不道德行為的產品。

## 大黃蜂網站充斥不實與誤導民眾的資訊

綠色和平於 2022 年在美國超市中，蒐集上百個大黃蜂鮪魚罐頭，扣除掉重複代碼，共取得 76 個罐頭代碼，而其中又有 3 個罐頭代碼是無效的。我們將代碼輸入大黃蜂官網的 Trace My Catch 系統，取得大黃蜂所提供的供應鏈資訊，取得共 452 筆漁船航次資料<sup>35</sup>。綠色和平並於此資料中蒐集到總共 290 艘供貨正鯷 (skipjack) 與長鰭鮪 (albacore) 漁獲給大黃蜂的漁船。

每一筆漁船航次資料包括：鮪魚罐頭代碼、魚種、漁船作業漁區、漁船捕撈漁法、漁船資訊、初級加工與罐頭加工資訊，其中漁船資訊又再細分為漁船英文名稱、漁船船籍與漁撈作業航次期間。

在這 290 艘供貨漁船當中，我們以五種途徑，進一步分析其中 119 艘臺灣籍漁船<sup>36</sup>：

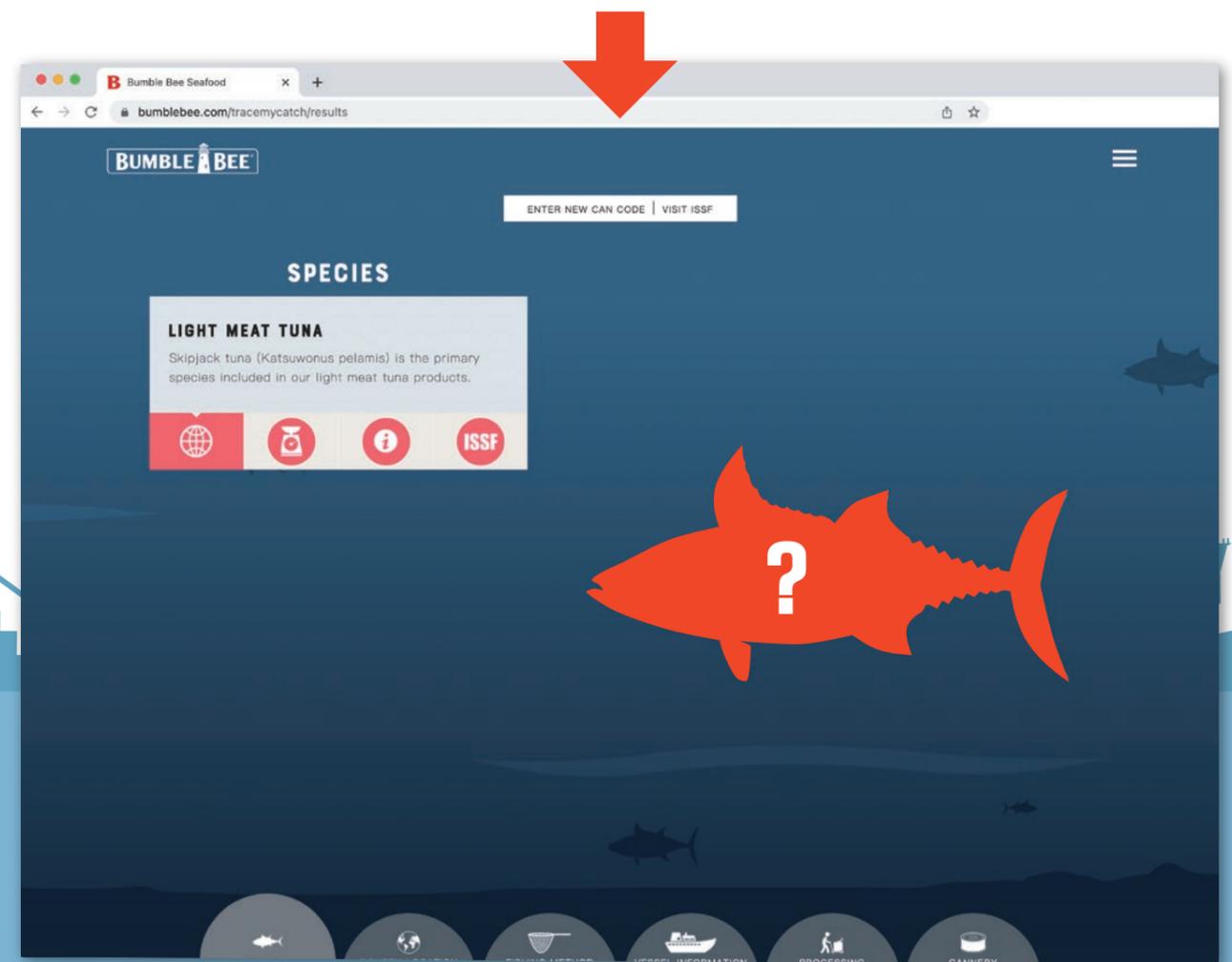
● 首先，以臺灣漁業署核准公布的「漁船作業漁區」核對大黃蜂所提供的漁船作業漁區，確認大黃蜂的供貨漁船是否在核准範圍內作業；

● 第二，比對臺灣漁業署<sup>37</sup>、Trygg Mat Tracking (TMT)<sup>38</sup> 與 Spyglass<sup>39</sup> 公布的資訊，分析大黃蜂供貨漁船是否有 IUU 違規紀錄；

● 第三，透過檢視漁船 AIS 軌跡及比對核准的漁船作業漁區與許可日期，辨識大黃蜂供貨漁船是否涉及 IUU；

● 第四，交叉比對大旺漁船<sup>40</sup> 上發生侵犯人權行為的時間點，以及該船供貨給大黃蜂的時間點。大旺漁船的所有人與船長已遭臺灣高雄地檢署以人口販運為由起訴。

● 最後，比對綠色和平經由 Trace My Catch 蒐集到的大黃蜂供貨漁船名單，以及田野調查發現，除了大旺漁船之外，共有六艘大黃蜂供貨漁船上疑似有符合國際勞工組織強迫勞動指標的情況。



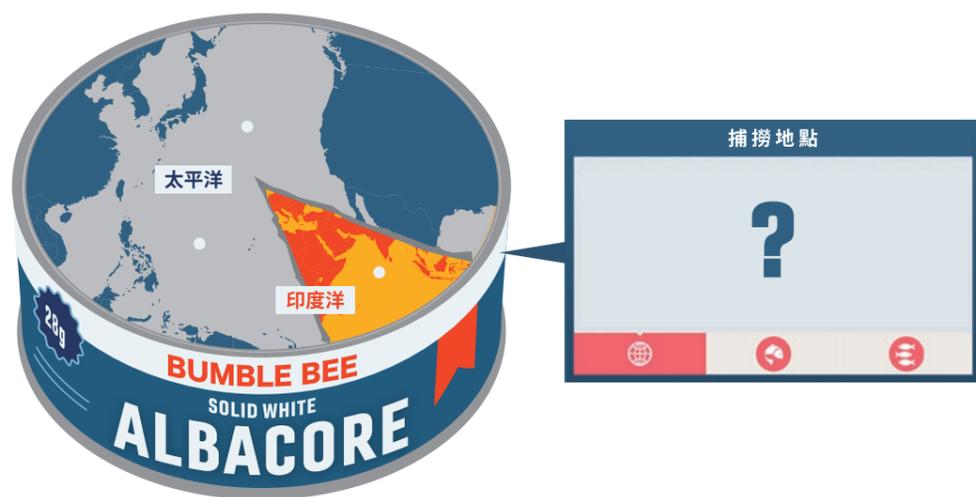
## 分析一、大黃蜂提供的漁船作業漁區資訊與臺灣漁業署公布的資訊不一致

根據大黃蜂這些鮪魚罐頭代碼查到的資訊，大黃蜂所提供的作業漁區以太平洋和印度洋為主，分別包含了正鯷與長鰭鮪共四種漁區，而與其相對應的區域漁業組織（regional fisheries management organisations，簡稱 RFMOs）與臺灣漁業署核准的遠洋漁船作業漁區如下表所示：

作業漁區對照表

大黃蜂供貨漁船作業漁區與目標魚種	相對應的區域漁業組織	臺灣漁業署核准漁船作業漁區
南太平洋長鰭鮪 <sup>41</sup>	中西太平洋漁業委員會	太平洋
印度洋長鰭鮪	印度洋鮪類保育委員會	印度洋
印度洋正鯷	印度洋鮪類保育委員會	印度洋
中西太平洋正鯷	中西太平洋漁業委員會	太平洋

分析結果顯示，大黃蜂漁獲來源共有 28 艘漁船在漁撈作業航次期間，其作業漁區與臺灣漁業署所核准的遠洋漁船作業漁區不相符，例如：得海 3 號<sup>42</sup> 供貨給大黃蜂的航次期間（2020 年 1 月 1 日至 2 月 3 日），所取得的遠洋漁業許可漁區是在印度洋，但是大黃蜂所提供的該筆資料顯示作業漁區與目標魚種卻是「南太平洋長鰭鮪」，顯示作業漁區為太平洋，兩者明顯不同。



針對這些作業漁區資訊不一致的漁船（如上述案例），綠色和平進一步比對其 AIS 軌跡，以確認漁船供貨給大黃蜂期間的實際作業位置。我們發現，這 28 艘漁船的 AIS 軌跡都與漁業署所核准的作業漁區相符，也就是說大黃蜂所提供的漁船作業漁區資訊與漁船 AIS 軌跡不一致。

每個洋區的鮪魚資源利用狀況及健康程度並非相同，當大黃蜂提供「聲稱來自健康魚群」的鮪魚時，其真正的漁獲可能來自「正在發生過度捕撈（overfishing）的魚群」。以上述例子來看，漁船 AIS 軌跡與臺灣漁業署的核准文件都顯示，得海 3 號是在印度洋捕魚，而印度洋的長鰭鮪族群資源很有可能正在發生過度捕撈的情況<sup>43</sup>。然而，Trace My Catch 提供的資料顯示，該船是在南太平洋的長鰭鮪，而南太平洋的長鰭鮪族群資源並未發生過度捕撈，像得海 3 號這樣在 Trace My Catch 顯示漁區為南太平洋，但實則來自印度洋的案例共有 11 艘漁船。

## 分析二、大黃蜂供貨漁船出現在 IUU 名單

IUU 不僅會破壞海洋的健康與漁業資源的管理，也有涉及人權侵犯的風險，據估計，IUU 的漁獲佔了全球漁獲量的五分之一，每年造成的全球經濟損失約為 90 億至 170 億美元<sup>44</sup>。因此，包含零售商、品牌商與貿易商在內的水產企業，都有責任為消費者把關，透過拒絕採購涉及 IUU 的漁獲，共同打擊非法行徑。

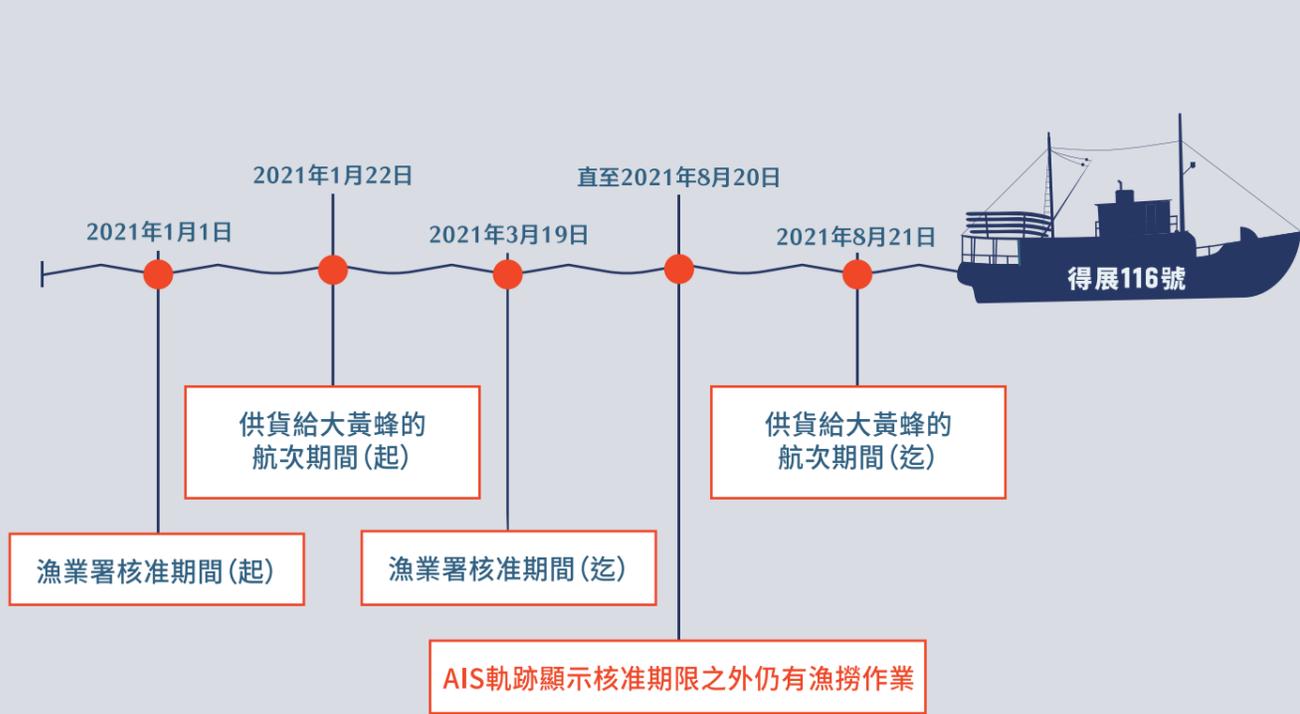
從臺灣漁業署網站的「打擊 IUU 漁業」<sup>45</sup>，可以找到過去五年《遠洋漁業條例》違規處分名單。綠色和平進一步將蒐集到的大黃蜂供貨漁船名單，與上述違規名單比對，發現共有 13 艘漁船出現在違規名單中（詳見附錄二）。換句話說，我們透過 Trace My Catch 所蒐集到、供貨給大黃蜂的臺灣漁船中，每十艘就有一艘（13 / 119 艘）被列在漁業署的違規名單上，違規事由包括：鯊魚漁獲身分離、漁獲回報不實、針對鯨魚附近魚群下網、漁船標誌不清、違反港口卸魚通報事項等<sup>46</sup>，顯示大黃蜂的供應鏈中，可能普遍存在擁有 IUU 紀錄的供貨漁船。

其中，金昌 17 號（現改名為：今穩 99 號）的「鯊魚漁獲身分離」違規行為發生在 2019 年 5 月 26 日至 2020 年 3 月 3 日的航次中（如附錄二所示），根據 Trace My Catch 資料顯示，該船供貨給大黃蜂的時間點就在 2019 年 9 月 1 日至 10 月 17 日的航次，正好是這趟發生 IUU 行為的航次。這不僅違反臺灣法規<sup>47</sup>，也同時違反大黃蜂自己的鯊魚割鰭政策<sup>48</sup>。

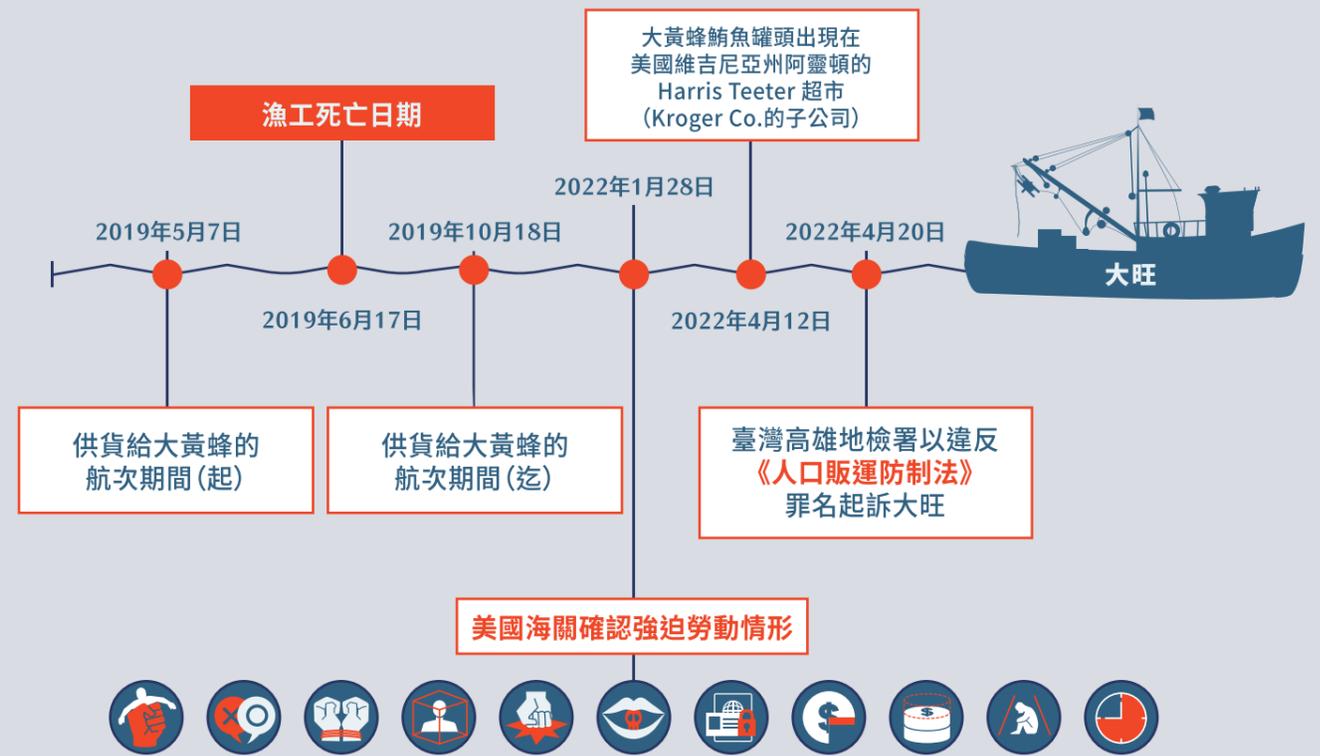
另有一艘未在臺灣違規名單中卻疑似違反身分離法規的得展 116 號，根據 Trace My Catch 資料顯示也是大黃蜂的供貨船，詳見第三章案例故事說明。

### 漁船作業需要「遠洋漁業作業許可證明書」

每一艘臺灣籍的遠洋漁船，基本上每一年只能在一個固定的漁區作業<sup>49,50,51</sup>。根據《遠洋漁業條例》，每一艘臺灣籍遠洋漁船都必需有遠洋漁業許可證明書（以下簡稱漁業執照），才能在各個漁區進行漁撈作業。未取得漁業執照而進行漁撈業者，即為非法捕魚。該執照每年核發一次，亦即漁船必須取得漁業執照才能在核准的 RFMOs 公約海域捕魚。臺灣在三大洋區（包括太平洋、印度洋與大西洋）核發給漁船的執照數量是固定的。也就是說，每一艘漁船在取得執照的當年度，只能在單一的漁區捕魚，不能跨區作業。



得展 116 號疑似 IUU 事件與供貨給大黃蜂時間軸。



大旺號船上漁工死亡事件與供貨給大黃蜂時間軸。

### 分析三、大黃蜂供貨漁船疑似涉及 IUU

臺灣的《遠洋漁業條例》將 IUU 列為重大違規事項，包含漁船在未經許可的情況下捕魚<sup>52</sup>。漁業執照是政府管理漁撈作業 (fishing effort) 與預防魚群遭到過漁的重要管理工具，在許可的區域與時段外捕魚、漁業執照過期，抑或在未經核准的漁區進行漁撈作業，都已構成 IUU。透過確認大黃蜂供貨漁船的漁撈作業，本研究發現一艘疑似涉及 IUU 的漁船，且該船經由 IUU 而來的漁獲，很有可能已進入大黃蜂的供應鏈 (如上圖)。

如前述分析途徑所示，本分析根據大黃蜂所提供的航次期間資訊，核對該漁船當時所取得的漁業署核准作業漁區與全球漁業觀察 (Global Fishing Watch, 簡稱 GFW) 取得的 AIS 漁撈作業範圍是否相符。結果顯示，名為「得展 116 號<sup>53</sup>」的漁船有未經許可的漁撈作業軌跡，

其在超出臺灣漁業署核准期間以外的時間進行漁撈作業。根據漁業署官網公開的資料，得展 116 號在 2021 年取得的核准期間只到 3 月 19 日，但是供貨給大黃蜂的期間卻到 8 月 21 日，而且該船的 AIS 也顯示在漁業署核准外的時間，確實有漁撈作業軌跡。此外，該船除了未經許可作業軌跡，也有疑似非法海上轉載，詳見第三章案例故事說明。無論是未經許可作業或是漁船之間的海上轉載，都嚴重違反《遠洋漁業條例》的法規。

2022 年 8 月 18 日  
綠色和平向漁業署求證得展 116 號疑似未經許可漁撈作業事件。漁業署回覆，該船經營者於 2021 年 2 月 26 日來函申請延長該船遠洋作業許可證，該署於同年 3 月 12 日核發該船當年接續遠洋作業許可證，期限由當年 3 月 20 日至 12 月 31 日。

### 分析四、血汗海鮮已透過大黃蜂進入美國市場

除了因 IUU 遭罰的漁船之外，綠色和平更在大黃蜂的供貨漁船名單中，發現涉及強迫勞動的臺灣權宜船大旺號 (DA WANG)。

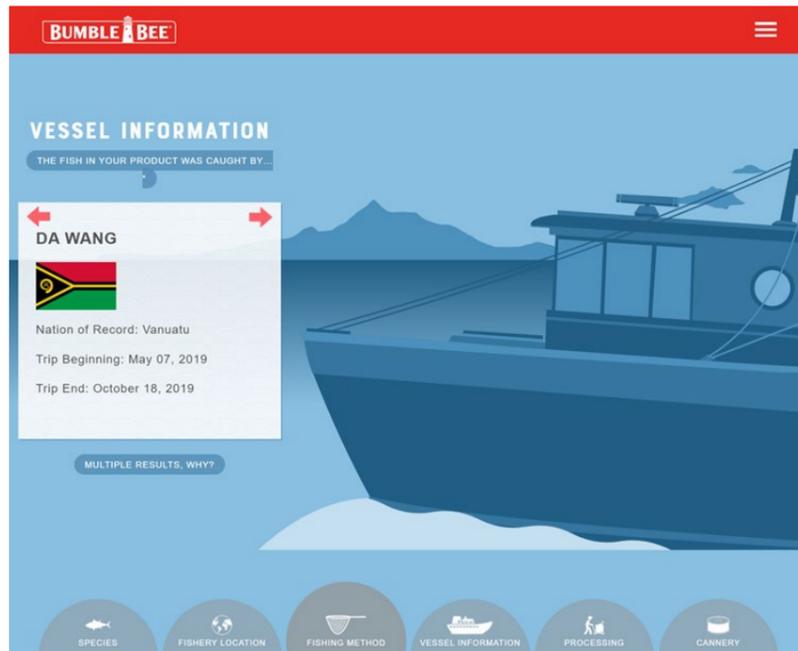
綠色和平東南亞分部分別在 2019 年的《海上奴役》<sup>54</sup> 調查報告與 2021 年的《海上的強迫勞動》<sup>55</sup> 調查報告中，兩度揭露大旺號疑似存在強迫勞動的問題。2022 年 1 月，美國海關暨邊境保護局 (U.S. Customs and Border Protection, 以下簡稱美國海關) 確認由臺灣公司 Yong Feng Fishery Ltd 經營，但懸掛萬那杜旗的臺灣權宜船大旺號有強迫勞動情況，漁工遭遇符合全部十一項強迫勞動指標，並扣押該船所捕撈進口至美國的漁獲<sup>56</sup>。同年 4 月，大旺號的船東與船長相關九個人遭到臺灣高雄地檢署以違反《人口販運防制法》等罪起訴。

高雄地檢署進一步表示，大旺號在 2019 年 4 月 10 日從臺灣啟程，船上工作環境極差，6 月中旬，一名漁工在工作中遭到大副毆打，相隔數日後死於船上。漁船將漁工遺體送回岸上，再度回到海上捕魚。甚至到 2020 年，又有其他漁工在船上受傷後仍被要求繼續工作，最後不堪負荷中風<sup>57</sup>。

根據 Trace My Catch 揭露的資訊顯示，大旺號供貨給大黃蜂的航程期間是 2019 年 5 月 7 日至 2019 年 10 月 18 日，與船上發生漁工遭到毆打與死亡的期間重疊。即便美國海關已確認大旺號漁船的強迫勞動情形，且在此之前，綠色和平與綠色和平東南亞分部也發布相關證據示警，美國海關也宣布給予暫扣令，禁止相關漁獲流入美國市場，但大黃蜂最終仍然任由這批由大旺號上受虐漁工捕撈而來的漁獲，在美國的超市上架 (如上圖)。



綠色和平調查發現，2022 年 4 月 12 日從美國連鎖超市 Harris Teeter 購入的大黃蜂鮭魚罐頭，有來自大旺號漁船捕撈的漁獲，而大旺號是一艘臺灣人投資經營、遭美國海關確認船上有強迫勞動情形的漁船。© Tim Aubry / Greenpeace



根據大黃蜂的 Trace My Catch 網站顯示，大旺號曾於 2019 年供貨給大黃蜂。但網站上沒顯示的是，在該批漁獲的捕撈期間，有一名漁工曾遭受毆打且最終於海上身亡。圖片來源：Trace My Catch 網站。

## 分析五、尚有其他大黃蜂供貨漁船疑似涉及強迫勞動

「我們工作的時候天氣非常冷，但是船上並沒有給防護雨衣。」

一科漁工 Mr. E



「我們一天只吃兩餐，如果肚子餓，就拿鮭魚的尾巴煮來吃。」

一科漁工 Mr. E



「一天工作至少16小時，有時候從下午一點開始，直到隔天凌晨五點結束。」

禧年漁工 Mr. J



**綠色和平與更多的外籍漁工進行訪談，依據這些漁工的描述，他們的遭遇符合 ILO 強迫勞動指標，包含但不限於扣發薪資、扣留身份文件與超時工作。**

綠色和平深入訪談近三年（2019 年至 2021 年）曾在臺灣籍遠洋漁船或權宜船上的外籍漁工，瞭解他們在海上工作與居住的情況，並搜集相關事證資料，結果發現漁船上疑似有符合 ILO 強迫勞動指標的情形，且在透過 Trace My Catch 網站確認後，發現這當中包含六艘供貨給大黃蜂的漁船。

漁工的證詞顯示，大黃蜂供貨漁船「一科」上的工作與生活苛刻，飲食與睡眠時間不足，早上四點半開始下鉤，一路工作到中午吃飯休息，下午一點半已經開始起鉤。他們說魚多的時候，一天只能睡三個小時，平均下來一天也只睡六個小

時。在海上連吃飯也受到限制，一天只吃午、晚兩餐，如果肚子餓，就找找看有沒有一節一節的鮭魚尾巴煮來吃，生活環境頗為惡劣。

《境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法》<sup>58</sup>（以下簡稱《境外聘僱法》）規定，臺灣遠洋漁船上的外籍漁工薪資必須全額給付。然而，根據綠色和平與其中五艘大黃蜂供貨漁船漁工的訪談，他們有遭遇扣發薪資的狀況，根據漁工證詞，他們被扣了 600 至 800 美元不等的保證金，而漁工的月薪僅僅 450 至 500 美元，且唯有完整履行合約內容，包含做滿兩年，才能把保證金拿回來。倘若屬實，此狀況已違反《境外聘僱法》薪資全額給付的規定。此外，六艘漁船上的漁工說他們的護照也遭到仲介或漁船幹部扣留，在海上時沒有，即便靠港登陸也拿不回，基本人權顯已被剝奪。

綠色和平依據訪談漁工描述的工作與生活情況，比對 ILO 的強迫勞動指標，綜合評估共六艘大黃蜂供貨漁船疑似涉及強迫勞動的情形。

由於遠洋漁船在海上停留的時間長，不會頻繁回到母港，再加上大黃蜂從未公布完整的供貨漁船清單，因此我們只能從有限的資訊中，尋求真

相，試著瞭解大黃蜂是否做到自己標榜的「民眾、環境、產品」企業理念<sup>59</sup>。根據六艘大黃蜂供應漁船上漁工的訪談內容，到 Trace My Catch 與漁

船 AIS 軌跡的交叉比對，再到一位漁工的死亡，可以確定的是，大黃蜂至少曾向一艘涉及強迫勞動的漁船購買漁獲，並且相關漁獲已透過大黃蜂的供應鏈進

入美國，而從綠色和平與大黃蜂供貨漁船上漁工的訪談中，也不難窺見，上述案例很可能只是大黃蜂供應鏈中為數眾多的強迫勞動情形之一。

### 大黃蜂供貨漁船中的漁工訪談內容符合強迫勞動指標

NO	漁船名				   			
	▶	■	*	👤	1	2	3	4
1	得展 116 號				●			
	2021年 1月22日	2021年 8月21日	2020至 2022年， 共兩年	1				
2	一科 <sup>60</sup>							
	▶	■	*	👤				
	2020年 3月3日	2020年 6月8日	2019至 2021年， 共兩年	2				
2020年 12月20日	2021年 2月14日							
3	禧年							
	▶	■	*	👤				
	2020年 5月8日	2020年 8月7日	2019至 2021年， 共兩年	1				
4	仁浞郡 168 號				●			
	▶	■	*	👤				
	2019年 9月16日	2019年 11月14日	2019年至 2021年， 共兩年	1				
5	仁浞維 368 號				●			
	▶	■	*	👤				
	2020年 6月18日	2020年 6月21日	2020年至 2021年， 共一年	3				
6	億滿							
	▶	■	*	👤				
	2020年 12月20日	2021年 6月21日	2019至 2021年， 共兩年	1				

      						
5	6	7	8	9	10	11
		●	●	●	●	●
		●	●		●	●
		●	●			●
		●	●	●		●
		●				●

備註：漁船依照英文船名字首字母順序排列。

▶ 供貨給大黃蜂的航次期間（起）

■ 供貨給大黃蜂的航次期間（迄）

\* 受訪漁工的工作期間

👤 受訪漁工數量

## 豐群水產與大黃蜂未能落實其永續及人權政策

### 大黃蜂的所作所為無法確保其產品排除 IUU 與強迫勞動

無論是大黃蜂，或是其母公司豐群水產，都十分強調對環境永續與漁工權益的重視與責任。然而，調查發現其政策與事實存在很大的落差。

豐群水產在其「鯉鮪魚永續政策」中表示<sup>61</sup>，其致力於改善漁業供應鏈的環境資源與社會責任，以帶領產業變革，同時與其供應鏈的夥伴遵循環境、勞工與道德相關的國際標準以期成為水產業的最佳典範。針對鮪魚產品的追溯，也明文規範：

- 豐群與其供應商致力於預防非法、未報告、不受規範 (IUU) 的鯉鮪魚水產品。
- 豐群與其供應商致力於確保其供應鏈的鯉鮪魚水產品皆可追溯至原始航次，並具有合格捕撈執照或合法授權的捕撈船隻。

針對供應鏈中的人權問題，大黃蜂在官方網站中強調，其致力於確保所有與該公司相關的人，都能享有安全與公平的待遇<sup>62</sup>；針對供應鏈中的強迫勞動與人口販運問題，大黃蜂也公開表明禁止<sup>63</sup>。

2021 年，大黃蜂更新「供應商行為準則」(Supplier Code of Conduct)<sup>64</sup>文件，在「強迫勞動與人口販運」章節中，要求供應商同意：

- 不使用奴役、拘禁的手段雇用員工，不許涉入人口販運，且盡可能直接聘僱員工
- 員工必須是自願性提供勞務，不會以強迫、

拘禁、債務或契約等方式被剝削，或遭性剝削

- 員工不能被剝奪解除勞雇關係的權利
- 員工的薪資不會遭操控或預扣
- 若透過仲介聘雇，必須取得該國合法經營資格，不得以聘僱為由收取不合理或不合法的費用，或者涉及令員工有遭勞力剝削風險的行為，也不可以扣薪水

同時，大黃蜂也要求供應商針對員工的工時、休息、補償與工作環境等等，遵守相關法律規範，包含最低工資與休息時數保障、允許員工拒絕加班，且不能因此遭受報復或懲罰，以及提供安全與衛生的居住與工作環境；供應商也必須同意讓大黃蜂或指定的第三方機構進行稽核。<sup>65</sup>

然而，根據本章各節的分析與綠色和平田野調查的結果，儘管豐群水產與大黃蜂政策如此規定，但其實際作為並不足以確保其產品未涉及 IUU 與強迫勞動，無法保證供貨漁船確實給予漁工「供應商行為準則」闡明的福利保障。Trace My Catch 理當是有利的產品溯源工具，令消費者確保所購買的產品是來自永續與道德的供應鏈，然而，綠色和平的調查揭露 Trace My Catch 網站提供的資訊不完整，在某些狀況下甚至不正確，很可能因此誤導民眾以為大黃蜂的產品來源是尊重環境永續、漁業法規與人權的。



「我們一天睡覺的時間只有 3 到 4 小時。」

得展 116 號漁工 Mr. D

## 臺灣遠洋產業中的強迫勞動與 IUU

從大黃蜂的供應鏈調查中，綠色和平發現大黃蜂與豐群的漁獲來自疑似非法漁業與強迫勞動的漁船，甚至還有涉及人口販運案件的血汗海鮮。而在大黃蜂 290 艘供貨漁船中，臺灣相關漁船數量最多（共 141 艘），顯示臺灣漁船為大黃蜂主要的供應來源之一。

綠色和平調查員訪談曾在 24 艘臺灣籍或臺灣相關遠洋漁船工作的 27 位漁工，包含前述所提及的六艘大黃蜂供貨漁船。調查發現，臺灣遠洋漁船上仍有許多疑似涉及強迫勞動 IUU 的行為。以下將呈現三個案例分析，說明這些在臺灣漁船

上工作的漁工遭遇以及疑似違法的漁業行為，並以 ILO 的強迫勞動指標內容檢視這 24 艘漁船上疑似符合強迫勞動指標的情況。

### 案例分析

以下三個案例包含：得展 116 號 (DE CHAN NO.116)、新吉旺 6 號 (SHIN JYI WANG NO.6) 與今穩 99 號 (JIN WEN NO.99)，從案例分析來說明漁船上的惡劣工作環境與疑似非法漁業行為。根據 Trace My Catch，得展 116 號為大黃蜂供貨漁船。



的公海，兩船相會的時間長度約為 3.5 小時<sup>70</sup>。第二次則發生在隔一年之後，2021 年 3 月 15 日庫克群島北部附近的公海，兩船相會的時間長度約為 4.5 小時<sup>71</sup>。若這些會船事件（詳細如附錄三所示）確實屬於海上轉載行為，那麼這兩艘漁船將違反《遠洋漁業條例》與其相關子法規定中的重大違規項目，即「漁船之間不得進行海上轉載」。

此外，我們也發現得展 116 號疑似在未經許可的期間進行漁撈作業。從漁業署的遠洋漁業執照核准的紀錄來看，得展 116 號取得的漁業執照期間為 2021 年 1 月 1 日到 3 月 19 日，但是該船到 3 月 19 日之後，直到八月中返回臺灣之前，仍在太平洋有明顯的漁撈作業行為。可以從兩方面側面驗證此行為，一是從大黃蜂產品代碼所查詢到的供應鏈資訊，顯示得展 116 號提供大黃蜂漁獲的航次期間，是從 2021 年 1 月 22 日至 8 月 21 日，這已超過漁業署核准的期間。另外一方面，從 GFW 的 AIS 軌跡上來看，得展 116 號在核准期間結束後仍在中西太平洋公海持續出現

漁撈作業的軌跡紀錄。這兩個證據來源顯示該船涉嫌違反《遠洋漁業條例》中的重大違規項目：「漁船不得未經許可進行漁撈作業」<sup>72</sup>。

### 疑似強迫勞動與 IUU 的漁獲進入美國市場

綠色和平以得展 116 號疑似涉及 IUU 與強迫勞動的證據，向豐群水產與大黃蜂求證是否向該船購買漁獲，這兩家企業皆無任何回應。然而，根據 Trace My Catch 所提供的資訊，得展 116 號的漁獲已透過供應鏈流入美國市場，也就是說，美國的消費者可能在不知情的狀況下購買大黃蜂鮭魚產品時，會購買到來自疑似涉及 IUU 與強迫勞動的漁獲來源。

2022 年 8 月 18 日  
綠色和平向漁業署求證得展 116 號與得展 26 號會船事件。漁業署回覆，依據該署漁業監控中心通聯紀錄，該兩船兩次會船行為皆有事先通報，事由為補給或搬運魚餌。

## 案例二、新吉旺 6 號 (SHIN JYI WANG NO.6)

「我在這艘船上的一年裡，早餐跟午餐都吃沒有煮過的泡麵，晚上才吃飯。喝的過濾水有時候是咖啡色的，不好喝而且又不舒服。」

「船上提供很多種過期或發霉的東西，包括藥物、食物、水果，連泡麵也是過期的。」

新吉旺 6 號漁工 Mr. S



國際呼號	BJ4616
漁船編號	8792685
IMO number	CT4-2616
MMSI	416002569

### 海上轉載如何助長強迫勞動與非法漁業

海上轉載 (Transshipment at sea) 指的是在漁船在海上將漁獲轉至另一艘漁船或是冷凍船，漁船透過這種方式避免回港交換漁工、卸貨、補給物資與燃油，以達到節省往返港口的燃油與時間，進而延長在海上作業的時間。然而非法漁船可能會將非法漁獲透過海上轉載「洗漁」，以合法方式進入漁獲市場<sup>73</sup>。聯合國糧食及農業組織 (Food and Agriculture Organization of the United Nations, 簡稱 FAO) 研究證實<sup>74</sup>，缺乏管制 (regulation)、監測 (monitoring) 與控制 (control) 的海上轉載將會提高 IUU 漁獲進入供應鏈的風險，危害漁業中的永續性與社會責任。另外也有研究顯示，海上轉載增加了強迫勞動的風險<sup>75</sup>；漁船利用海上轉載延長停留在海上的時間，使漁工在海上遭到長時間與外界隔離，沒有管道可以逃離或是回報糟糕的工作與生活環境<sup>76</sup>。



### 漁工稱工作與生活條件極度苛刻

根據船上兩位漁工訪談內容，在他們出海工作一年期間，只有晚餐才有熟食白飯可以吃，早上與中午每個人只能拿到乾泡麵捏碎來吃，因為船長把廚房跟水龍頭鎖起來，根本連煮飯的機會都沒有。漁工說船長經常在食物過期甚至發霉壞掉後才分給漁工，包括水果、土司以及藥品等等，就連咖啡每天也只提供一公升的份量給全部 13 位外籍漁工。他們說由於船上管線老舊，船上的過濾飲用水不僅有鏽斑顏色還有鹹味，漁工還得用手套包住抽水機當作濾芯。

為了配合延繩釣的人力密集作業型態，漁工每天起床後就開始搬魚貨，搬完就要起鉤 (haul back)，將之前放入海中的魚鉤拉回船上，結束後再繼續下鉤 (gear deployment)。受訪漁工說起鉤時間大約 12 小時，下鉤則是 6 小時左右，做完才能去睡覺，導致漁工們每天只能睡 4 個小時，就算是工作空檔，最多也只有 10 分鐘就得回到工作崗位。根據訪談內容，所有的漁工都睡在同一個房間內，不僅空間狹小而且衛生條件很差，床上甚至還有臭蟲會咬人。漁工說船長有自己專屬的廁所，但是所有的漁工只能共用另外一間廁所，漁工們洗澡時只能用前甲板用海水沖澡，而那些水管正是用來清洗魚體血跡的。

### AIS 航行軌跡顯示漁船作業時數極長

延繩釣漁船的漁撈作業型態包含每日下鉤 (手動放數千個魚鉤)、起鉤、處理漁獲、漁獲轉載等等。漁船航行的速度與方位會隨著下鉤與起鉤而改變，因此透過分析漁船的航行軌跡能夠估計漁工的工作時數，或是佐證漁工訪談中的工作時間。臺灣遠洋漁船的漁船監控系統 (Vessel Monitoring System，以下簡稱 VMS) 並非公開資料，因此我們從 GWF 取得該船自 2020 年 3 月離開臺灣捕魚至 2021 年 3 月返回臺灣的 AIS 軌跡，用以確認新吉旺 6 號的漁工訪談所說的工作時數。

根據 GFW 的分析數據<sup>77</sup>，該船在 2020 年間的漁撈作業<sup>78</sup>時數每月加總如右表格所示，自五月起連續三個月漁撈作業時數每月都超過 550 小時，而九月更高達 659 小時，亦即該船平均每日漁撈作業時間高達 22 小時，這與漁工所描述的極長工作時間相去不遠。

儘管該年度曾有時數較少的月份<sup>79</sup>，但總共九個月紀錄中的平均時數仍有 473 小時。然而 AIS 數據僅能顯示漁船起鉤與下鉤的時間，我們無法透過 AIS 數據了解漁船上其他工作類型的時數，例如：處理漁獲、維護日常漁船運作的基本作業等。

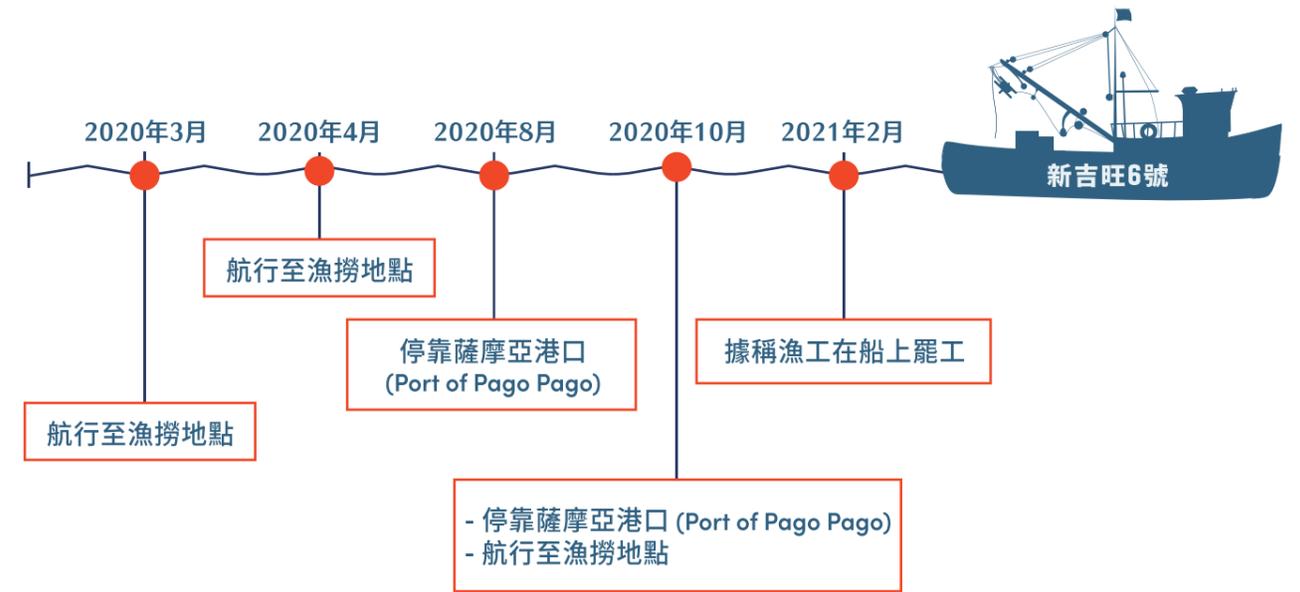
### 漁工描述離開漁船的渴望

新吉旺 6 號在 2020 年 3 月出海作業將近一年後，漁工說他們在 2021 年 2 月罷工，那天正好是該漁船與另一艘運搬船交換漁獲與魚餌的時候，這是漁工在船上為數不多可以離開漁船的機會之一。漁工說他們要求離開漁船以及改善工作與生活條件，船長口頭安撫漁工，保證再一到兩個月就返航回臺灣，他們才願意繼續工作，但是船上的伙食仍未改善，只是廚房不再鎖起來而已。

### 強迫勞動指標：資方濫用漁工弱勢處境

根據訪談內容，該船在回程途中，船上接到仲介來電詢問情況時，船長不准漁工說明事情緣由，而是等靠岸之後再處理，也就是說漁工被隔絕在無法向外界求助的狀況，結果回到臺灣靠岸後，船長卻改口沓舌，反而向仲介告狀漁工都不工作，要求遣退漁工，漁工說仲介並要求部份漁工簽下中止合約的同意書，並擅自扣除漁工新臺幣 13,000 元的薪水作為機票費用。在漁工提出繼續留在臺灣工作時，他們說仲介還以退機票為由扣除新臺幣 4,000 元的手續費，而後又以辦理護照向漁工收取新臺幣 9,000 元。然而整個過程中，根據訪談內容，那些未同意離開的漁工並未取得機票或退票的收據，還被迫支付機票的退訂費用以及超過實際收費 12 倍的護照換發費用<sup>80</sup>。

### 新吉旺 6 號船上事件時間軸與漁撈作業分析表



2020	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
漁撈作業總時間 (小時)	28	557	595	678	393	659	121	611	623
平均每日漁撈時間 (小時)	0.9	18	19.8	22	12.7	22	3.9	20.4	20.1



在臺灣漁船上工作示意照片。// Confidential source

### 案例三、今穩 99 號 (JIN WEN NO.99)

「我們開始搬漁獲，兩天兩夜沒睡覺，完成後我們已經精疲力竭，這時候船長指示說『下鉤』，我們問可不可以先睡一下，船長說『不行，下鉤』。」

「船長從他的房間拿出武器，兩把刀，漁工們都很害怕躲到甲板前面。船長解開衣服，用刀摩擦自己的身體，不知道是什麼意思。」

今穩 99 號漁工 Mr. W



WCPFC

舊船名	JIN CHANG NO.17
國際呼號	BH3380
漁船編號	8748737
IMO number	CT6-1380
MMSI	416003647



#### 船上的漁工死亡事件

根據今穩 99 號的 AIS 紀錄，可以看到該船於 2020 年 10 月至 2021 年 7 月離開臺灣在太平洋公海捕魚。根據船上兩位漁工的證詞，2021 年在船上一名漁工 Mr. Z 先是雙腳腫脹，然後逐漸蔓延到全身，在病發一個月後被其他漁工發現後，漁工們要求船長提供藥物，然而 Mr. Z 生病的狀況並沒有因為藥物獲得改善。漁工說直到他們發起一日的罷工抗爭後，船長才妥協安排將生病漁工 Mr. Z 送回臺灣治療。但在另外一艘船來接駁之前，漁工說船長仍要求 Mr. Z 出勤支援作業，最後 Mr. Z 被另外一艘漁船接送後，在返航的途中就因病去世，死因未知。

漁船上的生活與工作條件十分苛刻，漁工 Mr. W 表示，漁船出海四個月後，食物就明顯不足，向船長反應沒有菜，船長只叫大家忍耐；同船的另一位漁工 Mr. N 也說船上糧食不夠，一餐時常只能吃加了醬料的白飯，而充飢的泡麵，一個人兩個月只分到十包。他們說出海過程中，一開始漁工每天還能睡七個小時，但是在生病

2022 年 8 月 18 日

綠色和平向漁業署求證今穩 99 號上一名漁工死亡事件，漁業署回覆，該船於 2021 年 5 月 22 日通報船上有船員身體不適，將於 5 月 23 日將其轉至友船載送回臺。船員死因依臺灣屏東地方檢察署相驗屍體證明書顯示為自然死亡，直接引起死亡之原因為擴張型心肌病變併心肌纖維化及肺泡內水腫。



的漁工 Mr. Z 與其他幾位合約期滿的漁工離開之後，留下的漁工們每天只能睡二到五個小時，甚至在某次與運搬船交換漁獲時，連續工作兩天無法睡覺。

#### 漁工回憶船長毆打與持刀威脅

根據訪談內容，在某次連續工作兩天兩夜後，船長要求漁工們直接繼續新一輪的捕魚作業，而精疲力竭的漁工們只好以罷工抗議獲得短暫的休息。漁工說在隔天繼續作業時，其中一名漁工失誤讓上鉤的魚跑掉後，船長突然發難毆打該名漁工，連在旁作業的漁工也遭到波及。在其他漁工分開船長與挨打漁工之後，據稱船長默默返回船艙拿出兩把刀，一把是用來切魚翅用的長刀，一把是用來剝魚用的短刀，當時大部分漁工害怕地躲到甲板。漁工說暴力事件之後，所有的漁工們都要求終止合約，船長回到臺灣之後扣除了漁工的薪水與伙食費。然而在返回臺灣、漁工報警後，根據訪談內容，仲介為了息事寧人，便給付了漁工遭到船長扣除的薪水。

2022 年 8 月 18 日

綠色和平向漁業署求證今穩 99 號上一名漁工遭毆打與持刀威脅事件，漁業署回覆，已於 2021 年 8 月 24 日通報司法警察機關進行調查，內政部警政署於同年 9 月 11 日函復調查結果，鑑別本案疑似遭受不當對待之船員非屬人口販運被害人，另海洋委員會偵防分署鳳山查緝隊於 2022 年 6 月 23 日函復表示未發現有符合人口販運之具體實證。該署於 2022 年 4 月 21 日及 7 月 7 日分別訪談 2 名同期船員，船員皆表示沒看見同船船員遭受毆打，平時亦無言語虐待之情形，因船員口述指控內容與船長說明內容相左甚多，無法直接認定。



臺灣延繩船上的漁工正準備進入存放鮪魚的貨艙冷凍區（示意圖）。  
© Tommy Trenchard / Greenpeace

## 漁工遭遇突顯出漁業剝削本質

前述案例可能僅呈現臺灣遠洋漁業中強迫勞動、人權剝削與 IUU 問題的冰山一角。

本次調查中，綠色和平訪談共計 24 艘臺灣籍或臺灣相關遠洋漁船上的漁工遭遇，以 ILO 提供十一項的「強迫勞動指標」作為評估依據，研判個別漁工遭遇是否符合強迫勞動指標的內容（各個指標的定義以及漁工實際遭遇符合指標的情況詳細見附錄三）。統計結果發現，最常見的指標標為：指標八「扣發薪資」與指標七「扣留身份證件」，接著是：指標一「濫用弱勢處境」、指標十一「超時加班」與指標十「苛刻的工作與生活條件」。在這 24 艘船上的 37 個案例中，有五位所描述的情況符合一個強迫勞動指標，然而卻有 23 位所描述的情況符合超過四個以上的指標。

### 扣留身份證件與薪資仍是漁工描述常見的限制手段

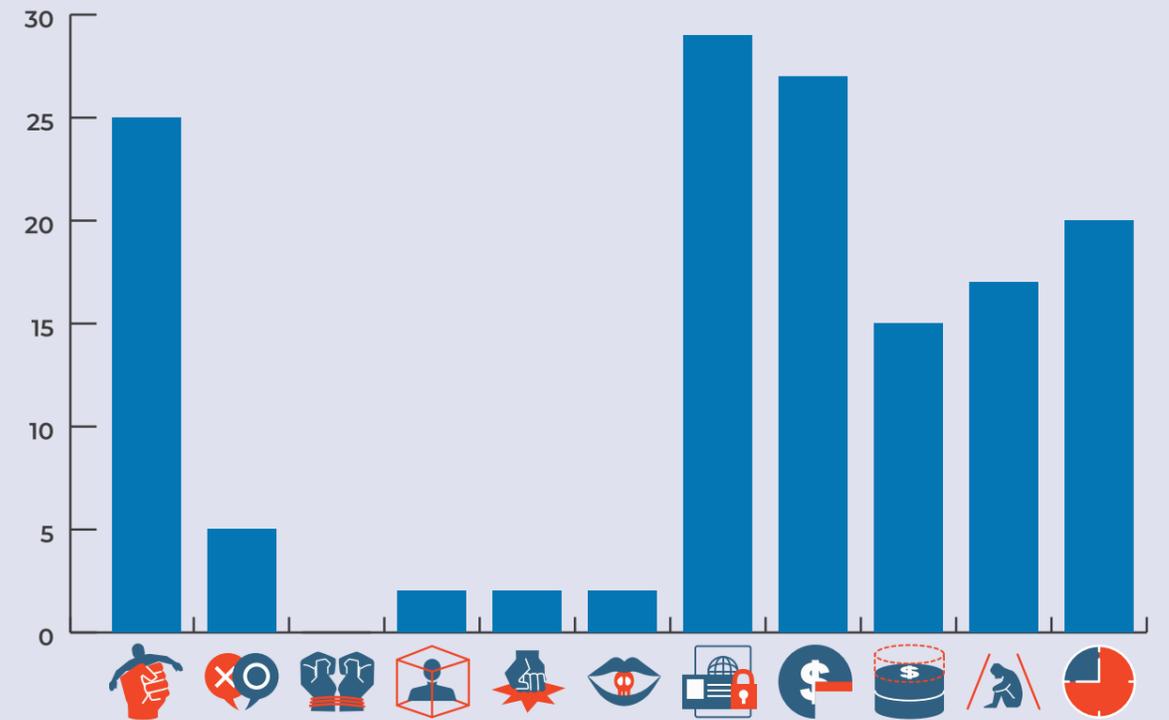
漁船經營者或仲介往往會以扣留漁工護照、扣除漁工薪資作為限制手段，以防止漁工提前解除工作契約或是離開工作漁船尋求待遇更好的工作機

會。ILO 將這兩個手段都列為強迫勞動指標的內容。從上述強迫勞動指標出現頻率最高的指標八「扣發薪資」（27/37）與指標七「扣留身份證件」（26/37）來看，這個結果與綠色和平在 2020 年發布的《公諸於事》報告<sup>81</sup>以及綠色和平東南亞分部於 2021 年發布的《海上強迫勞動》報告<sup>82</sup>結果大致相符，顯示這兩種情況經常發生在遠洋漁船上。



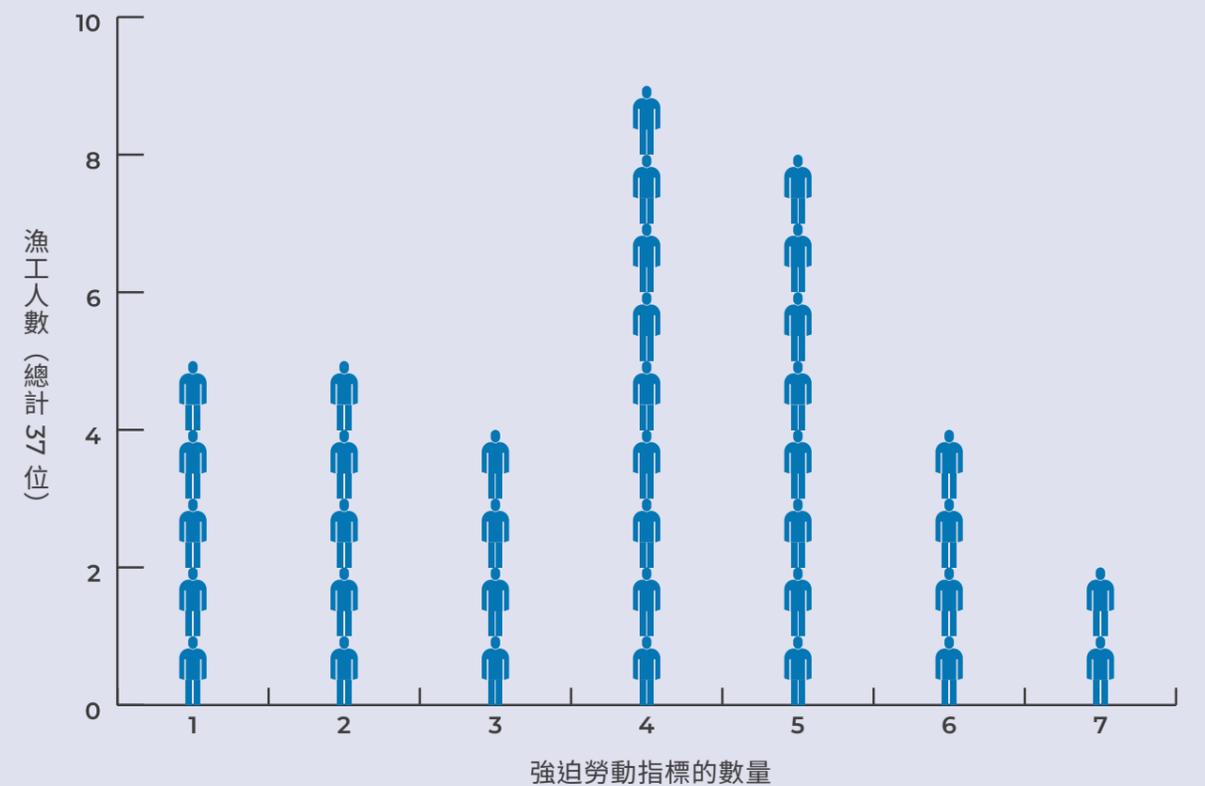
此蹲式廁所照片在 2021 年於臺灣遠洋漁船上拍攝，顯示漁工的生活環境仍有待改善。© Greenpeace

## 受訪漁工符合強迫勞動指標的總數量



備註：因每一艘漁船受訪漁工數量從一位至五位不等，指標數量計算以每位漁工為單位。

## 受訪漁工狀況符合數量 1 至 7 個強迫勞動指標的人數



## 二十四艘臺灣相關漁船受訪漁工情況符合 ILO 強迫勞動指標

中文船名	船籍	IMO	訪談漁工人數	豐群水產或大黃蜂的供貨船	ILO 強迫勞動指標				漁船的指標總數
					1	2	3	4	
春億 217 號	TW	8748842	1						
CHUNG KUO NO.828	PA	8652811	1						
得展 116 號	TW	9826029	1	V	●				
一科	TW	8780814	2	V					
鴻輝 112 號	TW	8430330	2		●				
嘉漁發	TW	8543694	2						
金銓益	TW	8535491	1		●				
今穩 99 號	TW	8748737	3		●				
軍明興 21 號	TW	8557176	1		●				
禧年號	TW	9790024	1	V					
滿吉豐	TW	8777790	2		●				
仁浹郡 168 號	TW	9891969	1	V	●				
仁浹維 368 號	TW	9822891	4	V	●				
興順 622 號	TW	9198147	1						
聖易財 313 號	TW	8540678	2		●				
聖易財 368 號	TW	8545410	2		●				
勝吉輝 16 號	TW	8541177	1		●				
生漁 38 號	TW	8792477	1						
新吉旺 6 號	TW	8792685	2		●				
新有福 111 號	TW	8540991	1		●				
億豐 816 號	TW	8792623	1		●	●			
億滿	TW	8777879	1	V					
裕幸祥 168 號	TW	8674857	5		●	●			
振豐 8 號	TW	8530714	1		●				

備註：1. 漁船依照英文船名字首字母順序排列。  
 2. 船籍 TW 表示為臺灣籍，PA 表示為巴拿馬籍。  
 3. 本研究依照漁工訪談內容、合約副本作為依據來分析符合指標的情況，未標示者表示並無證據顯示該船有該項指標。

ILO 強迫勞動指標							漁船的指標總數
5	6	7	8	9	10	11	
	●						2
			●				1
		●	●	●	●	●	6
		●	●		●	●	4
		●	●	●			4
					●		1
		●	●	●		●	5
●	●		●	●	●	●	7
							1
		●	●			●	3
		●	●	●	●	●	6
		●	●	●		●	5
		●	●	●		●	5
			●		●	●	3
		●	●	●		●	5
		●	●	●	●	●	6
		●	●		●		4
			●				1
		●	●	●	●	●	7
		●	●	●	●	●	6
		●	●	●			5
		●				●	2
		●	●		●	●	6
			●				2

4. 綠色和平曾向豐群水產、大黃蜂與上述 24 艘漁船公司提供答辯權信。豐群水產、大黃蜂以及七家漁船公司（春億 217 號、一科、今穩 99 號、禧年號、滿吉豐、億豐 816 號、振豐 8 號）至本報告發布日止無任何回應。共有四家漁船公司（CHUNG KUO NO.828、仁浹郡 168 號、仁浹維 368 號、裕幸祥 168 號）回覆無法查驗這些調查內容。其餘 13 家漁船公司則是回覆否認綠色和平的調查內容。



綠色和平美國辦公室行動者於 2021 年帶著超過 25,000 名消費者的連署，前往美國聖地亞哥的大黃蜂總部，要求保護人權和海洋。  
© Sandy Huffaker Jr. / Greenpeace

## 結論與建議

大黃蜂作為美國老牌知名鮪魚罐頭品牌，同時在美國也是市占率第一。<sup>83</sup> 而豐群水產作為大黃蜂的母公司，不僅僅是一家鮪魚貿易商，更是深入參與鮪魚產品的生產，也是臺灣遠洋漁業的重要角色<sup>84</sup>。這兩家企業對於海洋的健康、海上漁工的生活，以及在全球最大鮪魚進口國之一的美國消費著選擇等方面，握有極大的能力，<sup>85</sup> 然而，「能力越強，責任越大」卻沒有在這兩家企業身上實踐。

這份調查指出，大黃蜂向消費者提供的資訊不完整，在某些狀況下不正確，甚至在一些案例上可以看到，大黃蜂向疑似涉及甚至確有 IUU、強迫勞動與侵犯人權紀錄的漁船購買漁獲。

在此次調查的 119 艘臺灣漁船中，經比對大黃蜂提供的資訊，共有 28 艘漁船的作業漁區資訊與臺灣漁業署核准公布的資訊不一致，進一步透過第三方資訊（GFW 提供的 AIS 軌跡）比對，證

實大黃蜂提供的資訊有誤。此外，在至少十一個案例中發現，這樣錯誤的資訊標示產品的鮪魚來源可能面臨正在過度捕撈的狀況。但大黃蜂卻聲稱鮪魚來自另一個健康魚群的漁區。

在一些案例中，透過大黃蜂 Trace My Catch 網站提供的資訊可知，該公司向有公開 IUU 紀錄與涉及強迫勞動的漁船購買漁獲。這些案例是經由比對大黃蜂的溯源工具與公開資訊而來，換句話說，豐群水產與大黃蜂應該要能預先審視確認，以落實其防範 IUU 與強迫勞動的政策，卻沒能做到：

- 根據 Trace My Catch 網站提供的資訊，大黃蜂曾向大旺號購買漁獲，而大旺號是一艘被綠色和平東南亞辦公室二度點名疑似涉及強迫勞動，且遭美國海關確認，並由臺灣高雄地檢署以違反《人口販運防制法》起訴的漁船。2019 年，船上一名漁工遭到毆打，最終身亡，

而大黃蜂向該船採購同一航次的鮪魚漁獲。即使美國海關確認大旺號強迫勞動情形，並且禁止進口該船漁獲，染血的鮪魚早已成為大黃蜂鮪魚罐頭在美國的超市中販賣。

- 藉由 Trace My Catch 網站蒐集到的大黃蜂供貨漁船，經比對臺灣漁業署過去五年公布的《遠洋漁業條例》違規處分名單，也能發現違法紀錄。作為一家宣示禁止 IUU 的企業，母公司落腳臺灣，且主要的供貨漁船又來自臺灣，大黃蜂必須更謹慎地檢視臺灣漁業署公布的違規紀錄，避免向涉及 IUU 的漁船採購漁獲。

綠色和平也訪談曾在臺灣籍漁船與權宜船上工作

的漁工，其中包含六艘大黃蜂的供貨漁船，並發現更多疑似涉及 IUU（包含非法的鯊魚割鰭與海上轉載行為）與強迫勞動的案例。全數 37 件案例都有符合至少一項 ILO 強迫勞動指標的狀況，而超過半數的案例甚至有漁工親身經歷或目睹 11 項強迫勞動指標中的 4 項，其中在訪談中最常被指出的是「扣發薪資」與「扣留身分證件」，其他如食物與睡眠不足等符合「苛刻的工作與生活環境」的狀況也十分普遍。

豐群水產<sup>86</sup> 與大黃蜂<sup>87</sup> 皆有公開的永續與企業社會責任，理當據以管理其供應鏈，但綠色和平的調查結果，卻令人強烈質疑這兩家企業實踐其 IUU 及強迫勞動政策的程度，以及對消費者的責任。



### 綠色和平呼籲，針對供應鏈中的不永續與非法行為，以及強迫勞動問題，豐群水產與大黃蜂應立即採取下列行動：

- ★ 立即向受害漁工、零售商、消費者發布道歉聲明，為販賣經確認涉及強迫勞動與人口販運漁船捕撈的漁獲致歉。
- ★ 立即下架所有本調查發現疑似涉及 IUU 與強迫勞動的商品，並且在獨立且全面的調查完成之前，暫停與這些供貨漁船的一切交易。
- ★ 立即將供應船和公司的完整名單與 IUU 違規和強迫勞動案件的官方名單進行交叉核對，並終止與此類供應商的任何現有業務，以確保不會與從事這些非法行為的供應商發生進一步的貿易。
- ★ 立即公佈其供應漁船、運搬船、製造商、品牌的完整清單，並接受第三方驗證，以確保客戶和消費者有足夠和準確的信息來做出消費決定。
- ★ 立即成立獨立調查委員會，調查 Trace My Catch 的漏洞，並在六個月內公布調查結果，同時針對淘汰供應鏈中的 IUU 與強迫勞動，發布具時效性的計畫。
- ★ 在 90 天內根據聯合國商業與人權指導原則（UNGP）建立有效的海上工人申訴機制，並作為與任何潛在供應商進行貿易的先決條件。
- ★ 在 90 天內根據國際標準修改其人權政策，包含禁止向漁工收取招聘費與保證金、按 ILO 漁撈工作公約（C188）<sup>88</sup> 要求定期支付漁工薪水，其他標準包括 ILO 結社自由與團結權保護公約（C87）、ILO 團結權與團體協商公約（C98）所保障的平等與禁止歧視<sup>89</sup>。
- ★ 在 90 天內宣布逐步停止海上轉載的時程規劃，包括但不限於停止從進行海上轉載的漁船採購漁獲，並終止與不遵守該政策的供應商的任何合作關係。

# 附錄一

## 漁工代號與對應的漁船名稱

編號	中文船名	漁工代號	報告中引用採訪的內容
1	得展 116 號	Mr. D	「我們一天睡覺的時間只有 3 到 4 小時。」 「因為另一艘漁船的冷凍庫比較小，所以在海上搬了四次魚。」
2	一科	Mr. E	「我們工作的時候天氣非常冷，但是船上並沒有給防護雨衣。」 「我們一天只吃兩餐，如果肚子餓，就拿鮪魚的尾巴煮來吃。」
3	今穩 99 號	Mr. W	「我們開始搬漁獲，兩天兩夜沒睡覺，完成後我們已經精疲力竭，這時候船長指示說『下鉤』，我們問可不可以先睡一下，船長說『不行，下鉤』。」 「船長從他的房間拿出武器，兩把刀，漁工們都很害怕躲到甲板前面。船長解開衣服，用刀摩擦自己的身體，不知道是什麼意思。」
		Mr. Z	在今穩 99 號工作的死亡漁工。
4	禧年號	Mr. J	「一天工作至少 16 小時，有時候從下午一點開始，直到隔天凌晨五點結束。」
5	新吉旺 6 號	Mr. S	「我在這艘船上的一年裡，早餐跟午餐都吃沒有煮過的泡麵，晚上才吃飯。喝的過濾水有時候是咖啡色的，不好喝而且又不舒服。」 「船上提供很多種過期或發霉的東西，包括藥物、食物、水果，連泡麵也是過期的。」

備註：漁船依照英文船名字首字母順序排列。

# 附錄二

## 大黃蜂供應漁船違反《遠洋漁業條例》名單

編號	英文船名	中文船名	船籍	供貨給大黃蜂的航次(起)	供貨給大黃蜂的航次(迄)	違規處分日期	違規內容
1	CHIUAN FA CHENG NO.166	全發盛 166 號	TW	2020 年 7 月 13 日	2020 年 9 月 13 日	2021 年 10 月 15 日	2018 年 2 月 26 日至 4 月 14 日航次，大目鮪漁獲回報嚴重不實。
2	DER HAE NO.3	得海 3 號	TW	2020 年 3 月 1 日	2020 年 5 月 23 日	2018 年 1 月 26 日	未保持船舶標識清晰可辨識。
				2020 年 12 月 29 日	2021 年 2 月 3 日		
3	DER HAE NO.66	得海 66 號	TW	2020 年 3 月 20 日	2020 年 6 月 25 日	2018 年 11 月 29 日	2017 年 10 月 20 日至 2018 年 2 月 4 日航次，大目鮪及黃鰭鮪漁獲回報嚴重不實。
4	FAIR WELL NO.707	華偉 707 號	TW	2020 年 11 月 24 日	2020 年 12 月 14 日	2021 年 6 月 28 日	針對塞鯨隨附魚群下網。
				2021 年 3 月 9 日	2021 年 4 月 14 日		
5	HUNG FU NO.88	鴻福 88 號	TW	2020 年 12 月 24 日	2021 年 4 月 20 日	2018 年 2 月 12 日	電子漁獲回報不實。
6	JIN CHANG NO. 17 (current name: JIN WEN NO.99)	金昌 17 號 (現名為：今穩 99 號)	TW	2019 年 9 月 1 日	2019 年 10 月 17 日	2018 年 4 月 20 日	2017 年 6 月 21 日至 2018 年 3 月 2 日航次，水鯊漁獲回報嚴重不實。
						2020 年 5 月 13 日	2019 年 5 月 26 日至 2020 年 3 月 3 日航次 <sup>90</sup> ，冷凍鯊魚獲鱈身分離，未以鱈連身方式處理。
7	JUBILEE	禧年號	TW	2020 年 5 月 5 日	2020 年 8 月 7 日	2018 年 1 月 18 日	2017 年 8 月 3 日未經漁業署許可委託運搬船於港口卸魚。 2018 年 5 月 26 日至 8 月 24 日航次，黃鰭鮪漁獲回報嚴重不實。
8	LONG WANG SHENG	龍旺聖	TW	2020 年 12 月 16 日	2021 年 2 月 9 日	2020 年 5 月 27 日	黃鰭鮪漁獲回報不實。
9	LONG WANG SHENG NO.7	龍旺生 7 號	TW	2020 年 12 月 16 日	2021 年 2 月 10 日	2020 年 5 月 27 日	黃鰭鮪漁獲回報嚴重不實。
10	NEW FAIR DISCOVERY NO.707	興華發 707 號	TW	2021 年 3 月 28 日	2021 年 4 月 13 日	2021 年 4 月 13 日	漁獲回報不實。
11	RUI JIN FA	瑞進發	TW	2020 年 11 月 8 日	2021 年 4 月 24 日	2020 年 10 月 13 日	2018 年 3 月 15 日至 5 月 7 日航次，大目鮪漁獲回報嚴重不實。
12	SHENG FAN NO.119	勝帆 119 號	TW	2020 年 2 月 25 日	2020 年 8 月 13 日	2020 年 6 月 29 日	大目鮪、黃鰭鮪及南方黑鮪電子漁獲回報不實。
13	YING YONG HSIANG	盈永祥號	TW	2020 年 12 月 28 日	2021 年 1 月 23 日	2021 年 7 月 8 日	違反港口卸魚通報事項。
				2021 年 2 月 10 日	2021 年 4 月 17 日		

備註：1. 漁船依照名稱首字母順序排列。

2. 船籍 TW 表示為臺灣籍。

3. 漁業署並未揭露所有違規內容中的航次日期資訊。

## 附錄三

### 得展 116 號與得展 26 號會船事件

日期	2020 年 3 月 19 日	2021 年 3 月 15 日
會船經度	175° 48'00.0"E	161° 30'00.0"W
會船緯度	7° 30'00.0"N	3° 54'36.0"S
洋區	太平洋	太平洋
兩船距離	低於 500 公尺	低於 500 公尺
船速	低於 2 節	低於 2 節
會船起始時間 (UTC)	19:22	05:21
會船結束時間 (UTC)	23:00	09:52
時間長度	3 小時 38 分鐘	4 小時 31 分鐘

(資料來源：Global Fishing Watch、Spire)

## 附錄四

### 漁工訪談中遭遇符合強迫勞動指標的內容

ILO 強迫勞動指標	指標的內容 <sup>91</sup>	本次調查漁工訪談內容符合指標的內容
1. 濫用弱勢處境 	<p>對當地語言或法令不熟悉、僅有少數生計選擇、屬少數宗教或種族、具有障礙或具有其他特性，而不同於多數人者，特別容易受到虐待，亦更容易被發現蒙受強迫勞動。</p> <p>倘若雇主利用勞工之弱勢處境，如強迫超時工作或扣發薪資，方為強迫勞動情況。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 對臺灣相關法規以及自己的權益不熟悉，而簽訂了含有違反《境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法》相關法規的條款內容之工作合約。</li> <li>● 不知道自己擁有取得與漁船經營者之勞務契約與臺灣仲介之服務契約副本的權益，未取得契約副本或僅取得與印尼仲介之服務契約。</li> <li>● 被強迫簽署不熟悉的外國語言文件。</li> <li>● 被收取不合理的高額文件費用（例：護照、機票取消）。</li> <li>● 在未重新簽署工作合約情況下，被轉至同公司的漁船上工作。</li> <li>● 被告知在臺灣是非法聘僱身份，不能隨意離開港口</li> </ul>
2. 欺騙 	<p>欺騙意味著並未履行原先對於勞工之口頭或書面承諾。強迫勞動之受害者，當初所接受的就業機會，時常是合宜而待遇優渥的職務。然而一旦開始工作，承諾的工作條件並未實現，勞工發現自己被困在惡劣環境下，但沒有脫逃的能力。在此情況下，勞工同意受僱的決定，既非真正的自主同意，也未經過充分告知。若其知道真相，他們決不會接受這份工作。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 實際工作漁船的名字與簽署合約不相符。</li> <li>● 被承諾要換工作，但是卻被資方違約直接送回國。</li> </ul>
3. 限制行動 	<p>假使勞工並不能自由進入或離開工作場所，而受到一定程度被視為合理的限制，就可以視之為有力的強迫勞動指標。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 漁船停靠岸邊時，不被允許離開或下船。（本次調查並未發現，而是參照綠色和平東南亞辦公室 2021 年《海上強迫勞動》報告）</li> </ul>

ILO 強迫勞動指標	指標的內容 <sup>91</sup>	本次調查漁工訪談內容符合指標的內容
4. 孤立與隔離 	勞工可能不知其身身在何處，工作場所可能與居住地相隔甚遠，且可能無交通工具可接駁。但即便置身人口稠密地區，勞工同樣可能遭到孤立，遭致拘禁、手機遭沒收或其他通訊管道受阻的被害人，無從與其家人聯繫或尋求協助。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 受到船長限制，不得在通話中向仲介尋求協助與說明船上受到壓迫的情況。</li> </ul>
5. 人身與性暴力 	強迫勞動者、其家庭成員及關係密切人士，均可能遭受實際的人身暴力或性暴力。暴力亦可能包含強迫服藥或飲酒等行徑，俾利更嚴厲掌控。在任何情況下，暴力皆屬非法而不合理的懲處手段，所以可以視為非常有力的強迫勞動指標。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 受到船長或管理職船員毆打。</li> </ul>
6. 恐嚇與威脅 	強迫勞動受害者一旦抱怨所處環境或想辭職時，可能面臨恐嚇及威脅。除了人身暴力威脅外，其他常見的威脅包含向移民主管機關告發、喪失薪資、居所或土地、解僱其家庭成員、進一步惡化工作環境，或取消其『優惠』：如離開工作場所的權利。持續羞辱及貶低勞工，亦可能用以強化其弱勢感受，亦屬一種心理脅迫的形式。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 想解約時，被告知合約期未滿不能回國，否則保證金無法取回。</li> <li>● 在船長毆打其他漁工時，面臨恐懼與威脅。</li> <li>● 在船長取出刀械比劃時，面臨恐懼與威脅。</li> </ul>
7. 扣留身份證件 	雇主一旦扣留身分文件或其他有價值的個人財產，且勞工缺乏管道以取得及討回這些文件或財產，並判斷自己選擇離職恐將失去相關文件或財產，亦可視為強迫勞動的構成要件。在許多情形下，若沒有身分文件，勞工將無法獲得其他工作或得到基本服務，且很可能不敢向主管機關或非政府組織求助。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 其護照等身份證件遭到船長或是仲介扣留，且被拒絕取回。</li> </ul>

ILO 強迫勞動指標	指標的內容 <sup>91</sup>	本次調查漁工訪談內容符合指標的內容
8. 扣發薪資 	勞工在等待積欠薪資撥付的期間裡，可能被強迫繼續服務苛刻的雇主。不定期或延遲核發薪資，未必構成強迫勞動情形。但若薪資是有系統地、蓄意地遭到扣押，以迫使勞工繼續工作，並剝奪勞工轉換雇主之機會，就算是強迫勞動的情形。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 其薪水部份遭到以保證金等名義每月扣留，若漁工提前解約將不歸回被用以支付回程交通費用。</li> </ul>
9. 抵債勞務 	遭受強迫勞動者經常是為了清償既有債務，甚至是繼承而來的債務而工作。債務發生的原因可能是預支薪資或貸款，以支付招募或交通費用，或是每日生活支出或緊急開銷：如醫療費用。抵債勞務（或以工抵債）反映了勞方債務人以及資方債權人之間的權力不平等。這造成勞工在長短不一的未知期間內，只能替該名雇主工作，該期間可能從一季到幾年，甚至連續好幾個世代。此種債務與從銀行或其他獨立貸款機構，經由雙方同意的正常借貸方式不同。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 為了支付招募或交通費用，漁工通常會向仲介借貸而導致每月薪水遭到部份扣除。</li> </ul>
10. 苛刻的工作與生活條件 	強迫勞動受害者，可能必須忍受著一般勞工在自由選擇下絕對不會接受的生活及工作條件。工作可能是在惡劣（受辱或骯髒）或危險（處境困難或危險，缺乏適當保護措施）的環境下執行，同時嚴重違反勞工法規。強迫勞動者亦可能處於低於標準的生活環境，不得不住在過於擁擠、不健康、毫無隱私的環境生活。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船艙狹小擁擠、只有簾子沒有門、悶熱無空調。</li> <li>● 飲用水不衛生。</li> <li>● 食物不足或發霉。</li> <li>● 船上無任何醫療資源。</li> <li>● 無作業相關的防護衣，如：冷凍庫防寒衣、雨鞋或手套需自費。</li> <li>● 沒有淋浴間，只能在甲板用海水洗澡。</li> <li>● 生病時仍被要求工作。</li> </ul>
11. 超時加班 	強迫勞動者可能被強迫超時工作，工作時數超過國家法律或團體協約議定之時數或日數限制。他們無法休息或休假，必須接手缺席同事的班次及工作時間，或處於每日 24 小時待命，每周工作 7 天。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 工作時間超過 12 至 14 小時，有些漁工高達兩天兩夜無法睡眠。</li> <li>● 其平均休息時間遠低於臺灣的《境外僱用非我國籍船員許可及管理辦法與勞基法》所規定的每日 10 小時。</li> </ul>

# 註釋

- Centre Partners Completes \$980 Million Sale of Bumble Bee Foods to Lion Capital. (2010). Retrieved August 4, 2022, from <https://www.centrepartners.com/news-article/centre-partners-completes-980-million-sale-of-bumble-bee-foods-to-lion-capital>
- 綠色和平在 2022 年實際收集到 76 個不同的產品代碼，但是從 Trace My Catch 網站上顯示只有 73 個代碼可以提供有效的資料。
- ILO. (2012). ILO indicators of Forced Labour. Retrieved from [https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS\\_203832/lang-en/index.htm](https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm)
- US Customs and Border Protection. (2022). Notice of Finding That Certain Seafood Harvested by the Taiwanese Da Wang Fishing Vessel With the Use of Convict, Forced or Indentured Labor Is Being, or Is Likely To Be, Imported Into the United States in Violation of 19 U.S.C. § 307. Retrieved from <https://www.federalregister.gov/documents/2022/01/28/2022-01778/notice-of-finding-that-certain-seafood-harvested-by-the-taiwanese-da-wang-fishing-vessel-with-the>
- NASA Science | Living Ocean. (undated). Retrieved August 3, 2022, from <https://science.nasa.gov/earth-science/oceanography/living-ocean>
6. Pauly, D. & Zeller, D. (2016). Catch reconstructions reveal that global marine fisheries catches are higher than reported and declining. *Nat. Commun.* 7, 10244. Retrieved from <https://doi.org/10.1038/ncomms10244>
- Food and Agriculture Organization of the United Nations. (2018). The State of Fisheries and Aquaculture in the world. Retrieved from <http://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture>
- WTO | Glossary - Overfishing/overfished stocks. (undated). Retrieved August 1, 2022, from [https://www.wto.org/english/thewto\\_e/glossary\\_e/overcapacity\\_fishing\\_e.htm](https://www.wto.org/english/thewto_e/glossary_e/overcapacity_fishing_e.htm)
- NOAA. (2020). Human Trafficking in the Seafood Supply Chain. Retrieved from [https://media.fisheries.noaa.gov/2020-12/DOSNOAAReport\\_HumanTrafficking.pdf?null](https://media.fisheries.noaa.gov/2020-12/DOSNOAAReport_HumanTrafficking.pdf?null)
- Vandergest, P. (2018). Law and lawlessness in industrial fishing: frontiers in regulating labour relations in Asia. *International Social Science Journal*, 68(229-230), 325-341. <https://doi.org/10.1111/ISSJ.12195>
- McDowell, R., Mason, M., & Mendoza, M. (2015). AP Investigation: Slaves may have caught the fish you bought. Retrieved August 1, 2022, from Associated Press website: <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/ap-investigation-slaves-may-have-caught-the-fish-you-bought.html>
- Human Rights at Sea. (2018). Investigative Report and Case Study - Fisheries Abuses and Related Deaths at Sea in the Pacific Region. Retrieved August 1, 2022, from Business & Human Rights Resource Centre website: <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/investigative-report-and-case-study-fisheries-abuses-and-related-deaths-at-sea-in-the-pacific-region/>
- Issara Institute and International Justice Mission. (2017). Not in the Same Boat: Prevalence & Patterns of Labour Abuse Across Thailand's Diverse Fishing Industry. Retrieved from <https://respect.international/not-in-the-same-boat-prevalence-patterns-of-labor-abuse-across-thailands-diverse-fishing-industry/>
- Alexis Bateman & Leonardo Bonanni. (2019). What Supply Chain Transparency Really Means. Retrieved August 1, 2022, from <https://hbr.org/2019/08/what-supply-chain-transparency-really-means>
- Kraft, T., Valdés, L., & Zheng, Y. (2018). Supply Chain Visibility and Social Responsibility: Investigating Consumers' Behaviors and Motives. *Manufacturing & Service Operations Management*, 20(4), 617-636. <https://doi.org/10.1287/MSOM.2017.0685>
- Walton Family Foundation. (2022). Walton Family Foundation Urges Action on Seafood Traceability Ahead of World Oceans Day. Retrieved August 3, 2022, from <https://www.waltonfamilyfoundation.org/about-us/newsroom/walton-family-foundation-urges-action-on-seafood-traceability-ahead-of-world-oceans-day>
- Council of the European Union. (2008). Council Regulation (EC) No 1005/2008 of 29 September 2008 establishing a Community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing (OJ L 286, 29.10.2008). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02008R1005-20110309&from=EN>
- NOAA. (2018). Fact Sheet- US Seafood Import Monitoring Program. <https://www.iuufishing.noaa.gov/Portals/33/SIMP.FactSheet.Rev2018.pdf?ver=2019-02-07-204941-770>
- Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries of Japan. (2020). Act on Ensuring the Proper Domestic Distribution and Importation of Specified Aquatic Animals and Plants. <https://www.jfa.maff.go.jp/attach/pdf/220614-1.pdf>
- UK Parliament. (2014). Modern Slavery Act 2015. Retrieved from <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/30/introduction/enacted>
- The Parliament of Australia. (2018). A Bill for an Act to require some entities to report on the risks of modern slavery in their operations and supply chains and actions to address those risks, and for related purposes. Retrieved from [https://parlinfo.aph.gov.au/parlInfo/download/legislation/bills/r6148\\_adopted/toc\\_pdf/18134b01.pdf;fileType=application%2F.pdf](https://parlinfo.aph.gov.au/parlInfo/download/legislation/bills/r6148_adopted/toc_pdf/18134b01.pdf;fileType=application%2F.pdf)
- P.L. 71-361 (March 13, 1930), § 307; 46 Stat. 590, 689, codified as amended at 19 U.S.C. § 1307.
- Bumble Bee, Trace My Catch. <https://www.bumblebee.com/tracemycatch/>
- 綠色和平在訪談之前會取得漁工的同意書。若有兩位以上的漁工在同一艘漁船上工作，訪談員會同時訪談這些漁工。綠色和平總共訪談 27 位漁工，但有些漁工也會分享在不同漁船上工作的經歷，因此綠色和平將不同漁船與不同漁工視為單獨的案例，總共有 37 個案例。
- ILO. (2012). ILO indicators of Forced Labour. Retrieved from [https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS\\_203832/lang-en/index.htm](https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang-en/index.htm)
- AIS 原本是為了船舶航行時避免撞擊的安全而發展，而如今已有不同的應用包括識別海上非法漁業活動。本報告所呈現的 AIS 數據分析結果可能會受限於潛在的「偽造 AIS (AIS spoofing)」。「偽造 AIS 描述如連結所示：<https://windward.ai/blog/ais-spoofing-new-technologies-for-new-threats/>
- 漁工薪資直接入帳、記錄工時新制 春節後上路。(2022, February 5). 中央社. Retrieved from <https://www.cna.com.tw/news/ahel/202202050018.aspx>
- FCF Co., Ltd. Announces Expansion of Its Social Responsibility Program to Cover Recruiting Agencies Who Place Crew Members on Fishing Vessels around the World. (2021, September 6). Retrieved June 2, 2022, from <https://fcf.com.tw/cn/fcf-co-ltd-announces-expansion-of-its-social-responsibility-program-to-cover-recruiting-agencies-who-place-crew-members-on-fishing-vessels-around-the-world/>
- FCF Co., L. (undated). Transshipments. Retrieved August 1, 2022, from <https://fcf.com.tw/transshipments/>
- Undercurrent News. (2019). World's 100 Largest Seafood Companies 2019. Retrieved from <https://www.undercurrentnews.com/report/worlds-100-largest-seafood-companies-2019/>
- Undercurrent News. (2022). World's 100 Largest Seafood Companies, Ninth Edition. Retrieved from <https://www.undercurrentnews.com/report/worlds-100-largest-seafood-companies-ninth-edition/>
- 原始數據為「USD 2,625 million」。Undercurrent News. (2022). World's 100 Largest Seafood Companies, Ninth Edition. Retrieved from <https://www.undercurrentnews.com/report/worlds-100-largest-seafood-companies-ninth-edition/>
- Taiwan Fisheries Agency. (2021). Fishery Statistics Annual Report. Retrieved from [https://www.fa.gov.tw/view.php?theme=FS\\_AR&subtheme=&id=20](https://www.fa.gov.tw/view.php?theme=FS_AR&subtheme=&id=20)
- Sean Murphy. (2015). Bumble Bee unveils traceability tool for consumers. Retrieved August 1, 2022, from SeafoodSource website: <https://www.seafoodsource.com/news/environment-sustainability/bumble-bee-unveils-traceability-tool-for-consumers>
- 綠色和平在登錄資料的過程中發現，有些不同代碼的鮪魚罐頭，出現的是同一批漁獲，亦即這類罐頭來源是同一艘船的同一次航次，這種重複的狀況將不被計入航次資料。
- 臺灣漁業署僅提供臺灣籍漁船的遠洋漁業執照，因此分析一與分析二並未包含大黃蜂供貨漁船中的 22 艘臺灣權宜船。
- Taiwan Fisheries Agency. <https://www.fa.gov.tw/>
- Trygg Mat Tracking. <https://www.tm-tracking.org/>
- Spyglass, Global Fishing Crimes Map. <https://spyglass.fish/>
- 國際海事組織 (International Maritime Organization, 簡稱 IMO) 船舶編號 8996138
- 根據 Trace My Catch，大部分南太平洋長鱈鮪的捕撈地點在所羅門群島、萬那度與斐濟，少量來自庫克群島與大溪地。這些捕撈地點都在中西太平洋漁業委員會公約海域，只有大溪地是位在中西太平洋漁業委員會與東太平洋漁業委員會的交疊公約海域。
- IMO 船舶編號 8780632。
- International Seafood Sustainability Foundation. (2022). ISSF 2022-13: Status of the World Fisheries for Tuna. Retrieved from <https://www.issf-foundation.org/issf-downloads/download-info/issf-2022-13-status-of-the-world-fisheries-for-tuna-july-2022/>
- Sumaila, U. R., Zeller, D., Hood, L., Palomares, M. L. D., Li, Y., & Pauly, D. (2020). Illicit trade in marine fish catch and its effects on ecosystems and people worldwide. *Science Advances*, 6(9). <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aaz3801>

45. Taiwan Fisheries Agency. (undated). The Statistics of Infringements and Sanctions of the DWFA. Combating IUU. Retrieved August 3, 2022, from [https://en.f.a.gov.tw/list.php?theme=Combating\\_IUU&subtheme=](https://en.f.a.gov.tw/list.php?theme=Combating_IUU&subtheme=)
46. 在多數的違規案件中，漁船經營者遭處以罰鍰或暫時收回漁業執照。
47. Paragraph 2 of Article 58 of Regulations for Tuna Longline or Purse Seine Fishing Vessels Proceeding to the Pacific Ocean for Fishing Operation: “For any tuna longline or tuna purse seine fishing vessel, shark fins shall be naturally attached or tied to carcasses. The fins and carcass that are tied together shall be of the same shark.” <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050060>
48. Bumble Bee. (undated). Sustaining Fisheries. Retrieved August 4, 2022, from <https://thebumblebeecompany.com/sustaining-fisheries/>
49. Council of Agriculture, Executive Yuan, Taiwan. Regulations for Tuna Longline or Purse Seine Fishing Vessels Proceeding to the Pacific Ocean for Fishing Operation. <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050060>
50. Council of Agriculture, Executive Yuan, Taiwan. Regulations for Tuna Longline Fishing Vessels Proceeding to the Indian Ocean for Fishing Operation. <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050059>
51. Council of Agriculture, Executive Yuan, Taiwan. Regulations for Tuna Longline Fishing Vessels Proceeding to the Atlantic Ocean for Fishing Operation. <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050057>
52. Article 13 of DWF Act: “Any person with the nationality of the Republic of China shall not conduct any of the following serious infringements: (1) Conducting distant water fisheries without the fishing license or the distant water fisheries permit referred to in Article 6, paragraph 1, or conducting distant water fisheries during the period of the execution of suspension of the fishing license... and (3) Conducting transshipment at-sea, in-port or landing in-port without the authorization of the competent authority, in violation of Article 11, paragraph 1...” <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050051>
53. IMO 船舶編號 8996138。
54. Greenpeace Southeast Asia. (2019). Seabound: The Journey to Modern Slavery on the High Seas. <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/3428/seabound-the-journey-to-modern-slavery-on-the-high-seas/>
55. Greenpeace Southeast Asia. (2021). Forced Labour at Sea: The Case of Indonesian Migrant Fisher. <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/44492/forced-labour-at-sea-the-case-of-indonesian-migrant-fisher/>
56. U.S. Department of Homeland Security. (2022, January 28). DHS Takes Action to Combat Forced Labor and Hold Companies Accountable for Exploiting Workers. Retrieved August 3, 2022, from <https://www.dhs.gov/news/2022/01/28/dhs-takes-action-combat-forced-labor-and-hold-companies-accountable-exploiting>
57. Kaohsiung District Prosecutors Office. (2022 April 20). Kaohsiung District Prosecutors’ Office Charged 9 People for Exploiting and Abusing Foreign Crew on A Longline Fishing Boat, “Da Wang”, Against Human Trafficking Prevention Act. <https://www.ksc.moj.gov.tw/media/278918/111420-雄檢新聞稿-雄檢偵辦遠洋漁船-大旺號-剝削外籍漁工一案偵結-以違反人口販運防制法等罪起訴被告9人.pdf?mediaDL=true>
58. Council of Agriculture, Executive Yuan, Taiwan. Regulations on the Authorization and Management of Overseas Employment of Foreign Crew Members. <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050061>
59. IMO 船舶編號 8748737。
60. IMO 船舶編號 8780814。
61. Tuna Sustainability Policy 鯉鮪魚永續政策. (2021, April 26). FCF Co., Ltd. Retrieved from [https://fcf.com.tw/wp-content/uploads/2021/12/1-FCF-Tuna-Sustainability-Policy\\_v3.1-FCF-T-R-E-001.pdf](https://fcf.com.tw/wp-content/uploads/2021/12/1-FCF-Tuna-Sustainability-Policy_v3.1-FCF-T-R-E-001.pdf)
62. <https://thebumblebeecompany.com/impact/>
63. THE BUMBLE BEE SEAFOOD COMPANY-SUPPLIER CODE OF CONDUCT. (2021). <https://thebumblebeecompany.com/wp-content/uploads/2021/07/Supplier-Code-of-Conduct-2021.pdf>
64. Ibid.
65. Ibid.
66. Paragraph 2 of Article 58 of Regulations for Tuna Longline or Purse Seine Fishing Vessels Proceeding to the Pacific Ocean for Fishing Operation: “For any tuna longline or tuna purse seine fishing vessel, shark fins shall be naturally attached or tied to carcasses. The fins and carcass that are tied together shall be of the same shark.” <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050060>
67. Bumble Bee. (undated). Sustaining Fisheries. Retrieved August 4, 2022, from <https://thebumblebeecompany.com/sustaining-fisheries/>
68. Paragraph 1 of Article 11 of DWF Act: “Any fishing vessel of distant water fisheries shall not conduct transshipment in-port or at-sea or landing in-port without authorization of the competent authority.” <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050051>
69. 當兩艘船隻相遇距離在 500 公尺內，並維持速度低於 2 節超過 3 小時以上，便稱為「會船」。定義來自：Global Fishing Watch, Skytruth. (2017). The Global View Of Transshipment. Retrieved from <https://pdfs.semanticscholar.org/1669/7026912f2bb064c11188bd005cd151d51382.pdf>
70. The AIS track from Global Fishing Watch. Retrieved June 2, 2022, from <https://tinyurl.com/2p9d8ntn>
71. The AIS track from Global Fishing Watch. Retrieved June 2, 2022, from <https://tinyurl.com/y8hcvwkc>
72. Article 13-1 of DWF Act: “Any person with the nationality of the Republic of China shall not conduct any of the following serious infringements: (1) Conducting distant water fisheries without the fishing license or the distant water fisheries permit referred to in Article 6, paragraph 1, or conducting distant water fisheries during the period of the execution of suspension of the fishing license...” <https://law.moj.gov.tw/ENG/LawClass/LawAll.aspx?pcode=M0050051>
73. Long, T., Widjaja, S., Wirajuda, H., & Juwana, S. (2020). Approaches to combating illegal, unreported and unregulated fishing. *Nature Food* 2020 1:7, 1(7), 389–391. <https://doi.org/10.1038/s43016-020-0121-y>
74. Mosteiro Cabanelas, A. (ed.), Quelch, G.D., Von Kistowski, K., Young, M., Carrara, G., Rey Aneiros, A., Franquesa Artés, R., Ásmundsson, S., Kuemlangan, B. and Camilleri, M. 2020. Transshipment: a closer look – An in-depth study in support of the development of international guidelines. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 661. Rome, FAO <https://doi.org/10.4060/cb2339en>
75. Issara Institute and International Justice Mission. (2017). Not in the Same Boat: Prevalence & Patterns of Labour Abuse Across Thailand’s Diverse Fishing Industry. Retrieved from <https://respect.international/not-in-the-same-boat-prevalence-patterns-of-labor-abuse-across-thailands-diverse-fishing-industry/>
76. Vandergeest, P. (2018). Law and lawlessness in industrial fishing: frontiers in regulating labour relations in Asia. *International Social Science Journal*, 68(229–230), 325–341. <https://doi.org/10.1111/ISSJ.12195>
77. GFW 的漁撈作業時數資料目前只提供 2012 年至 2020 年。Fishing Effort-Global Datasets of AIS-based Fishing Effort and Vessel Presence. (2021). Retrieved March 16, 2022, from Global Fishing Watch website: <https://globalfishingwatch.org/data-download/datasets/public-fishing-effort>
78. What is the difference between the apparent fishing effort layer and the fishing events in the vessel track? Global Fishing Watch. (undated). Retrieved June 2, 2022, from <https://globalfishingwatch.org/faqs/difference-between-fishing-effort-and-fishing-events/>
79. 漁撈作業時數較少的月份 (2020 年 4 月、8 月、10 月) 可能是因為包含：航行至漁撈地點、停靠港口。
80. 印尼移工的護照費用通常為新臺幣 700 元。參考資料：<https://www.imigrasi.go.id/en/permohonan-paspor-baru-untuk-calon-pekerja-migran-indonesia/>
81. Greenpeace East Asia. (2020). Choppy Waters: Forced Labour and Illegal Fishing in Taiwan’s Distant Water Fisheries. <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/3690/choppy-waters-forced-labour-and-illegal-fishing-in-taiwans-distant-water-fisheries/>
82. Greenpeace Southeast Asia. (2021). Forced Labour at Sea: The Case of Indonesian Migrant Fisher. <https://www.greenpeace.org/southeastasia/publication/44492/forced-labour-at-sea-the-case-of-indonesian-migrant-fisher/>
83. Havice, E. and Campling, L. (2018). Corporate Dynamics in the Shelf-stable Tuna Industry, Honiara: Pacific Islands Forum Fisheries Agency. Retrieved from <https://www.ffa.int/system/files/Havice-Campling%202018%20Corporate%20Dynamics%20in%20the%20Shelf-stable%20Tuna%20Industry.pdf>
84. <https://fcf.com.tw/cn/the-fcf-advantage/>
85. 2020 年美國進口鮪魚產品佔全球最大比例 (15%)，第二大為西班牙 (8%)。Retrieved from <https://www.atuna.com/pages/trade-statistics>
86. Retrieved from <https://www.bumblebee.com/sustainability/>
87. Retrieved from <https://fcf.com.tw/fcf-co-ltd-announces-expansion-of-its-social-responsibility-program-to-cover-recruiting-agencies-who-place-crew-members-on-fishing-vessels-around-the-world/>
88. Convention C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188). Retrieved August 11, 2022, from [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NOR\\_MLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C188](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NOR_MLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188)
89. ILO Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention (ILO No. 87) and Right to Organise and Collective Bargaining Convention (ILO No. 98).
90. <https://appeal.ey.gov.tw/File/Download/03263945-fbb2-4d98-958f-8f1b9c236860>
91. ILO. (2012). ILO indicators of Forced Labour. Retrieved from [https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS\\_203832/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/topics/forced-labour/publications/WCMS_203832/lang--en/index.htm)



**GREENPEACE**